ANNO XV. Mercoledì 4 Gennaio 1882. N. 1.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . : . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

Annó XV

Dopo 14 anni di vita abbastanza prosperosa, e confortata dalla benevolenza de' suoi abbonati e lettori, il *Monitore*, entrando oggi nell'anno XV, crederebbe mancare a sè stesso ed alla stima generalmente dimostratagli, se si diffondesse in parole e promesse ampollose e seducenti, a semplice scopo di speculazione.

Esso preferisce attenersi al proprio programma, giammai smentito, e che gli valse appunto quella considerazione di cui si terrà sempre onorato; limitandosi a dichiarare che non ometterà fatica e spesa per far sì che il *Monitore*, moralmente e materialmente, vi corrisponda sempre meglio nello avvenire.

Estraneo affatto alle lotte politiche, ed alieno da qualsiasi polemica od adulazione personale, mirerà sempre ai soli e veri interessi della Nazione, specialmente collegati colla grande industria ferroviaria, che va assumendo sempre maggiori proporzioni, a beneficio del paese ed a decoro nazionale.

Il *Monitore* continuerà a raccogliere documenti ufficiali e fatti positivi, ad offrire ai lettori notizie bene appurate ed interessanti, a tener dietro con amore ai progressi delle arti e delle industrie più utili, così in Italia, come tra le Nazioni più civili ed operose.

Spera quindi di poter proseguire con lena e profitto nel suo cammino, sorretto dai benevoli abbonati e lettori, a cui non manca di porgere sinceri augurii e vive azioni di grazie.

Quegli abbonati che non avessero ancora rinnovato il loro abbonamento, o fossero in ritardo di pagamenti, sono pregati di non tardare più oltre, rivolgendosi direttamente a questa Amministrazione, mediante vaglia postale o biglietti di Banca in lettera raccomandata.

L'AMMINISTRAZIONE.

LE STRADE FERRATE ITALIANE

nel 1880

(Continuazione — V. N. 51 del 1881)

La seconda parte della Statistica dell'on. Valsecchi tratta, come si è detto, della *Costruzione di nuove linee di completamento della rete ferroviaria del Regno*, in esecuzione della legge 29 luglio 1879.

Essa incomincia dall'esposizione di tutti i provvedimenti adottati dal Ministero per tale esecuzione durante il 1880, a compimento di quelli già accennati nella Relazione dell'anno precedente.

Anzitutto si notano le modificazioni introdotte nella classificazione delle linee, già proposta dalla Commissione istituita col decreto ministeriale del 25 agosto 1879, relativamente ai tipi economici da adottarsi nelle nuove

costruzioni: modificazioni assentite dalla Commissione medesima ed approvate dal Ministero, in seguito ai varii reclami prodotti.

Quindi si accennano le dimensioni stabilite dalla detta Commissione per i ponti a travata metallica sulle ferrovie a binario ridotto, in conformità al voto di alcuni Ufficii tecnici incaricati degli studii per siffatte ferrovie.

Indicate poscia alcune norme generali per gli studii definitivi delle ferrovie complementari, cioè sulla condotta dei rilievi di campagna, sulla compilazione dei progetti e sugli atti d'appalto, stabilendo quali categorie di lavori fossero da accollare agli appaltatori e quali da eseguire direttamente dall'Amministrazione, con opportune avvertenze e suddivisioni negli appalti medesimi; la Relazione si riferisce alle modificazioni introdotte nella suddetta legge del 29 luglio 1879, mediante il progetto di legge presentato alla Camera dei deputati nella seduta del 26 giugno 1880, ed ora divenuto legge del 5 giugno 1881, in cui furono risolti parecchi dubbii insorti sull'interpretazione della legge primitiva, e furono pure inserite altre disposizioni, sia allo scopo di dare maggior chiarezza alla legge, sia per completarla ed affrettare la costruzione delle nuove linee; al quale ultimo scopo venne altresì proposta ed approvata l'altra legge del 23 luglio 1881, che riduce gli stanziamenti dapprima fissati tra il 1882 e 1893, al sessennio 1881-1886.

Esposti così sommariamente i provvedimenti generali adottati per le costruzioni complementari del Regno, la Relazione passa a dare le notizie particolareggiate di quanto si è fatto per le singole categorie, durante il 1880, ricavando dai prospetti *A*, *B*, *C*, *D*, allegati alla medesima, alcune cifre che riassumono il risultato degli studii alla fine dell'anno stesso.

Il prospetto allegato *A* dà l'elenco delle linee; per le quali alla detta epoca erano in corso gli studii definitivi per conto dello Stato; e da esso rilevasi che quelle linee sommavano allora a 45, con una complessiva lunghezza di circa chil. 2949.2, ed una spesa prssunta in lire 713,577,400, così ripartita:

CATEGORIE	Numero delle linee	Lunghezza approssimativa in chil.	Importo presunto Lire
Linee di 1ª categoria . .	8	900.0	374,000,000
» 2ª » . .	15	1054.3	203,030,000
» 3ª » . .	20	925.9	119,247,400
» 4ª » . .	2	69.0	17,300,000
Totali . .	45	2949.2	713,577,400

Devesi pure tener calcolo delle altre linee di diverse categorie, i progetti definitivi delle quali vennero studiati a cura delle Provincie: in tutte 12 linee, della lunghezza complessiva di chil. 627.5, e dell'importo presunto in lire 147,305,000.

Dai prospetti *B* e *C* si deduce che nel corso dell'anno 880 vennero compilati e presentati alla superiore approzione 68 progetti d'appalto per altrettanti tronchi di rovia, della complessiva lunghezza di m. 707,438 per importo di L. 120,302,963, delle quali L. 95,087,500 se d'asta.

E siffatti progetti sono ripartiti come segue:

CATEGORIE	Numero dei progetti	Lunghezza complessiva dei tronchi in m.	IMPORTO di progetto	IMPORTO a base d'asta
Linee di 1ª categor.	23	222,334	73,204,962	60.338,373
» 2ª »	25	242,014	27,797,586	21,367,165
» 3ª »	18	214,890	16,886,415	11,114,386
» 4ª »	2	28,200	3,414,000	2,267,576
Totali . . .	68	707,438	120,302,963	95,087,500

Lo stato dei progetti alla fine dell'anno risulta dal seguente prospetto:

PROGETTI	Numero dei progetti	Lunghezza complessiva dei tronchi in m.	IMPORTO di progetto	IMPORTO a base d'asta
1. Di tronchi in costruz.	17	149,495	24,034,682	19,549,196
2. Di tronchi appaltati .	7	62,454	4,772,244	3,127,627
3. In corso d'appalto . .	13	153,051	18,735,405	13,722,610
4. Approvati dal Consiglio di Stato	13	106,728	37,684,105	29,901,481
5. Approv. dal Consiglio sup. dei lav. pubbl.	8	106,402	10,498,882	8,053,978
6. In esame al Consiglio di Stato	2	18,955	1,013,233	671,328
7. In esame al Consiglio sup. dei lav. pubbl.	6	77,453	10,386,070	8,032,904
8. Rinviati per modificazioni	2	32,900	13,178,342	11,938,376
Totali . . .	68	707,438	120,302,963	95,087,500

Dal prospetto *B* rilevasi pure che i 24 tronchi in costruzione ed appaltati, del preventivato importo a base d'asta di L. 22,676,823, vennero aggiudicati per il complessivo importo netto di L. 16,382,030.61, cioè col ribasso medio del 27.76 0/0, essendo stato il massimo ribasso d'asta ottenuto del 37 0/0 ed il minimo del 4.26 0/0.

Esposto lo stato degli studii e dei progetti a tutto il 1880, viene indicata dal prospetto *D* la spesa totale, nonchè la spesa media chilometrica, per gli studii e la compilazione dei progetti medesimi, la quale comprende le spese fatte per affitto, mobilio, strumenti, personale, rilievi di campagna e lavori di tavelo. La detta spesa è così ripartita:

CATEGORIA	LUNGHEZZA DEI TRONCHI STUDIATI a progetto completo	a progetto in corso	TOTALE	SPESE fatte a tutt' il 1880	SPESA media chilometrica
Linee di 1ª categ.	430,000	298,000	1,237,328	1,237,328	1,669.60
» 2ª »	289,500	137,100	709,135	709,135	1,662.29
» 3ª »	214,890	35,110	350,839	350,839	1,402.36
» 4ª »	28,200	»	28,200	21,256	753.75
Totali . . .	962,590	470,210	1,432,800	2,318,558	1,618.20

Però la suddetta spesa media chilometrica deve ritenersi come approssimativa, poichè col progresso degli studii dovrà necessariamente diminuire, essendovi pure compresi l'impianto dei singoli Ufficii e l'acquisto di mobilio e strumenti geodetici, che non si riprodurranno più negli anni successivi.

Per ultimo, allo scopo di dare un più esatto concetto dello sviluppo preso dalle nuove costruzioni ferroviarie, si è aggiunto il prospetto allegato *F*, dimostrante lo stato dei progetti e degli appalti a tutto il 1° luglio dell'anno in corso.

(*Continua*).

L'ESERCIZIO PROVVISORIO

DELLE FERROVIE

DELL'ALTA ITALIA E ROMANE

La *Gazzetta Ufficiale* del 29 dicembre p. p. ha pubblicato il testo della legge votata dal Parlamento per l'esercizio provvisorio delle Ferrovie dell'Alta Italia e delle Romane a tutto il 1882, giusta quanto annunciammo nel precedente nostro numero.

Siccome quel testo reca alcune modificazioni al progetto di legge ministeriale, già riferito nel nostro numero del 14 dicembre p. p., così non manchiamo di riprodurlo integralmente, a norma dei lettori:

UMBERTO I

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato,

Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1. L'esercizio provvisorio delle Ferrovie dell'Alta Italia, assunto dal Governo in forza della legge 8 luglio 1878, n. 4438 (serie 2ª), sarà, dal 1° gennaio 1882, continuato colle norme della stessa legge fino al 31 dicembre dello stesso anno.

Il Ministro dei lavori pubblici, sentito il Consiglio dei Ministri, sottoporrà all'approvazione del Re le modificazioni riconosciute convenienti al Regolamento, di cui è parola nell'art. 17 della legge per il miglior andamento del servizio.

Art. 2. A datare dal 1° gennaio 1882, e pel tempo indicato nel precedente art. 1, il Governo assumerà l'esercizio delle Ferrovie Romane, passate in proprietà dello Stato in forza della legge di riscatto del 29 gennaio 1880, n. 5249 (serie 2ª).

Per l'esercizio di dette ferrovie, saranno mantenuti gli ordinamenti d'amministrazione, nonchè le norme di esercizio, di sorveglianza e di revisione attualmente in vigore, salve le disposizioni di cui ai seguenti articoli.

Le modificazioni ai detti ordinamenti e norme, che l'esperienza avesse dimostrate convenienti pel migliore andamento del servizio, saranno approvate per Decreto Reale, sentito il Consiglio dei Ministri.

Art. 3. Il Consiglio d'amministrazione dipenderà dal Ministro dei lavori pubblici, e sarà composto di dieci membri, compreso il presidente. La loro nomina sarà fatta per Decreto Reale, sentito il Consiglio dei Ministri.

Le attribuzioni e la responsabilità del Consiglio d'amministrazione saranno determinate nello stesso modo anche con Decreto Reale.

Art. 4. Nel bilancio di prima previsione dell'entrata dello Stato per l'anno 1882 sarà iscritto, al capitolo *Proventi delle Strade ferrate di proprietà dello Stato*, il presunto reddito netto delle Ferrovie Romane, quale risulterà dal bilancio speciale degli introiti e delle spese delle stesse Ferrovie pel detto anno, da allegarsi allo stato di prima previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici.

L'Amministrazione delle Ferrovie Romane disporrà affinchè, assicurate le esigenze del servizio, la Cassa centrale versi, alla fine d'ogni mese, nelle Tesorerie dello Stato le somme disponibili. Le situazioni mensili della Cassa centrale e le contabilità mensili dei diversi Servizii saranno trasmesse dalla Ragioneria dell'Amministrazione ferroviaria alla Corte dei conti.

Il bilancio consuntivo della gestione delle Ferrovie predette, accompagnato da una relazione della Ragioneria, sarà annualmente sottoposto all'approvazione della Corte dei conti.

Art. 5. Le attività nette risultanti dalla liquidazione dei conti della gestione sociale, che cessa al 31 dicembre 1881, saranno versate nelle Tesorerie dello Stato, imputandone l'ammontare sopra un capitolo speciale del bilancio dell'entrata del 1882. Nel bilancio della spesa del Ministero dei lavori pubblici pel 1882 sarà stanziata in apposito capitolo la somma occorrente pei lavori di completamento delle linee e per le provviste di materiale mobile in aumento d'inventario pel detto anno 1882.

Art. 6. Sarà presentata al Parlamento una relazione sull'andamento dell'esercizio provvisorio dalle Amministrazioni delle Ferrovie di cui ai precedenti articoli.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 25 dicembre 1881.

UMBERTO.

A. Baccarini.
A. Magliani.

Visto, *il Guardasigilli* G. Zanardelli.

IL RISCATTO DELLE FERROVIE

FRANCESI

L'illustre economista Léon Say, ex-ministro delle finanze ed ora presidente del Senato francese, ha pubblicato testè nel *Journal des Economistes* un importante articolo sulla questione del riscatto delle ferrovie, che ora si agita di nuovo in Francia; e benchè essa vi sia trattata specialmente dal lato economico e finanziario, pure crediamo non inopportuno il riferire tradotti dal *Journal des Débats* alcuni brani di un'analisi del detto articolo, per quelle considerazioni che possono in qualche modo applicarsi al caso nostro, nel momento appunto in cui si sta studiando il definitivo assetto della nostra rete ferroviaria.

Partendo dal punto di vista « delle finanze e del credito pubblico, del bilancio e del suo equilibrio, dei disgravii in corso e delle operazioni già avviate », Léon Say comincia col dichiarare che, « in qualunque epoca, il riscatto delle ferrovie da parte dello Stato ed il loro esercizio in regia costituirebbero un grave errore economico; ma oggidì sarebbe questo, più che un errore, un attentato contro la pubblica fortuna ».

Riferendosi al gennaio 1878, al momento in cui fu con-

certato tra i Ministri dei lavori pubblici e delle finanze il grande piano conosciuto sotto il nome di piano Freycinet, l'autore dimostra che allora erano in corso di esecuzione altre due operazioni finanziarie: il rimborso alla Banca del saldo del prestito di 1 miliardo e 500 milioni, e la regolazione delle spese del conto di liquidazione. Non era quindi un'arditezza l'intraprendere l'esecuzione di un piano, che doveva assorbire circa 4 miliardi, cui solo un prestito poteva procurare?

Dimostrato poi come le risorse del bilancio e le operazioni finanziarie in corso non potevano sopperire al bisogno, Léon Say fa notare che la cifra, dapprima fissata in 4 miliardi per le spese del piano Freycinet, saliva nel 1881 a 6 miliardi; e chi potrebbe assicurare non si giunga ai 7 miliardi e più?

Ora, è prudente, e persino possibile, domandare al mercato generale dei capitali le somme che esigerebbe l'estensione di quel piano? Lo sviluppo del pubblico risparmio potrà bastare a tutto?.....

L'autore ne conchiude: che il Governo è obbligato ad agire con grande riserva, e deve limitarsi a continuare le operazioni in corso, avendo preventivamente cura di chiudere il conto dei grandi lavori pdbblici e di sospendere per parecchi anni la emissione di rendita ammortizzabile.

La esecuzione del piano Freycinet dovrà perciò essere abbandonata? Niente affatto. Ma non vi si può spendere più di 250 milioni circa all'anno, che sarà sempre facile trovare, sia chiedendoli al piccolo risparmio, sia lasciando rientrare nelle casse dello Stato, con una semplice operazione di tesoreria, i 600 milioni che le Compagnie ferroviarie gli devono per garanzie d'interesse.

Stabilita così la situazione finanziaria, non v'ha esitazione possibile circa la risposta da darsi a coloro che proporrebbero di aggiungere ai lavori dello Stato quelli delle Compagnie, i quali obbligherebbero a mantenere il bilancio straordinario a 560 milioni all'anno, ed a rilasciare alle Compagnie i 600 milioni di garanzie d'interesse in pagamento del loro materiale mobile. Inoltre, non si dovrebbe ogni anno domandare al prestito le risorse necessarie per far fronte all'aumento del conto *capitale* delle ferrovie riscattate? È impossibile, infatti, chiudere questo conto; perocchè l'industria ferroviaria è come tutte le altre industrie, ed il giorno in cui il suo conto di primo impianto cessasse di aumentare, sarebbe questo il segno certo della decadenza della fortuna pubblica.

Ma v'ha un'altra considerazione, non meno importante. Il giorno in cui si effettuasse il riscatto delle ferrovie, ne seguirebbe da sè la trasformazione in valori dello Stato dei valori industriali, che oggidì rappresentano il credito proprio di ciascuna Compagnia ferroviaria; ed allora sarebbe soltanto la politica del Governo che determinerebbe il rialzo ed il ribasso dei titoli rappresentanti le nuove annualità. Quale perturbazione non ne risulterebbe pel mercato dei capitali, e specialmente nello stato attuale del mercato? « Il riscatto delle ferrovie da parte dello Stato deve dunque essere escluso dal programma del Governo per una ragione di opportunità ed al di fuori di qualunque altra ragione ».

Le conseguenze finanziarie del riscatto, che condurrebbe fatalmente all'esercizio da parte dello Stato, non sarebbero meno deplorevoli. A che mirano, infatti, i fautori del riscatto? Forse soltanto alla riduzione del prezzo dei trasporti, donde risulterebbe una diminuzione nel prodotto netto dell'esercizio; in altri termini, l'esercizio da parte dello Stato è un ribasso delle tariffe, ideato come un sollievo d'imposta. Ora, chi ne farà le spese? Il bilancio. « Quello che non si riceverà da coloro pei quali si faranno i trasporti, bisognerà bene riceverlo da qualche altro; e questo qualche altro sarà il contribuente, perchè è lui che ha sempre l'ultima parola per pagare ».

A tutte queste difficoltà bisogna aggiungerne un'altra, cioè l'impossibilità di compilare dei bilanci preventivi con un esercizio ferroviario un po' esteso. Per il bilancio della piccola rete attuale dello Stato, si potè finora trarsi d'impaccio, non fissando un bilancio preventivo. Ma questa è una irregolarità che non può essere a lungo tollerata, ed alla quale sarebbe impossibile ricorrere, se si trattasse del bilancio di tutte le ferrovie della Francia.

In fine, Léon Say così conchiude: « Se lo Stato, dopo avere riscattato le ferrovie, le esercita, il Ministro delle finanze sarà talmente trascinato dalle spese di esercizio pel miglioramento del servizio, e dalla diminuzione dei prodotti per la riduzione delle tariffe, che gli riescirà impossibile pensare ai disgravi a cui si mira da varii anni.

« Per entrare in questa via, il Ministro delle finanze dovrà, infatti, essere ben armato, cioè non dovrà abbandonare alcuna delle sue risorse.

« Il giorno in cui i progetti di cui si parla riceveranno un principio di esecuzione, converrà (a meno che non si voglia aprire l'èra del disavanzo) rinunciare a continuare gli studii dei disgravii, che il paese seguiva pure con sì vivo interesse.

« Molti prestiti e nessun disgravio — tale sarà la conclusione logica della politica del riscatto. Ed essa è l'opposto del programma che le ultime elezioni hanno affermato, e che si tradurrebbe piuttosto in queste parole: — il maggior disgravio possibile, e nessun prestito ».

— Dopo ciò, troviamo nel *Journal des travaux publics* del 1° corr. un comunicato, evidentemente officioso, che esprime le idee del Governo francese su tale argomento. Noi crediamo quindi opportuno di riferirlo integralmente:

L'opinione pubblica si è scossa pei progetti attribuiti al Governo relativamente alla questione delle ferrovie. Si attribuirono al Ministero idee assolute, che non sono le sue: noi possiamo assicurare che, specialmente per quanto riguarda il riscatto, si è pienamente in errore circa le sue intenzioni. Il riscatto generale non fu mai discusso nelle alte sfere governative; e se si trattò per un momento del riscatto dell'Orléans, fu perchè non si credeva di trovare, da parte di codesta Compagnia, disposizioni così conciliative come quelle che le si mostravano.

Le domande del Governo non sono eccessive; perocchè crediamo sapere ch'esse sono già ammesse in massima da parecchie grandi Compagnie, e riguardano soltanto due punti, cioè: la fissazione di tariffe chilometriche moderate, e la ratifica del Ministero delle scelte fatte per la composizione dei Consigli d'amministrazione.

È naturale che il Governo non desideri vedere alla testa di Società, che hanno con lui stretti rapporti, persone le cui disposizioni ostili alle istituzioni che ci reggono fossero notorie. Per quanto concerne le tariffe, si attaccò molto ingiustamente il sistema delle tariffe a base chilometrica: esso è, senza dubbio, il solo equo. È noto, d'altronde, ch'esso funziona con successo sulle Ferrovie dello Stato. Nello stesso tempo, è omai indispensabile di prendere in considerazione, nella fissazione delle tariffe, i legittimi reclami del Commercio.

Ma, se è giusto di generalizzare le tariffe ridotte, adottate dalle Compagnie per un certo numero di merci e per certi percorsi, non si ha punto l'idea d'imporre, come base, le tariffazioni eccezionali, le quali non furono adottate se non in un interesse generale ed allo scopo di facilitare l'alimentazione delle nostre officine di materie prime.

D'altra parte, c'è in tutto una questione di misura. Il Ministro dei lavori pubblici non ha l'intenzione di strangolare le Compagnie ferroviarie, come il Ministro delle finanze non si è proposto di strangolare i possidenti.

Mediante concessioni, che costerebbero assai poco ai diritti loro derivanti dai rispettivi Capitolati d'oneri, tutte le Compagnie, senza eccettuarne l'Orléans, possono assicurarsi per contratto quell'avvenire di 10 o 15 anni, ch'esse domandano a titolo di legittimo compenso. Le trattative saranno ben tosto intavolate; e dipende dalle Compagnie che tali trattative riescano rapidamente allo scopo, e pongano fine, senza indugio, all'agitazione fittizia creata intorno alla questione delle ferrovie.

Informazioni Particolari
del *MONITORE*

Ci scrivono da Firenze che l'Amministrazione delle Strade ferrate Romane sta facendo i provvedimenti necessarii per estendere alle linee costituenti l'antica rete pontificia le tariffe in vigore sull' antica rete italiana per tutti i trasporti governativi. — Sappiamo che tale provvedimento andrà in vigore entro il corrente mese.

><

Sappiamo che, in seguito a disposizioni del Ministro dei lavori pubblici, l'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha dato gli ordini opportuni al competente Ufficio affinchè siano compilati colla massima sollecitudine i progetti delle opere da eseguirsi durante il corrente anno, a consolidamento del tronco di ferrovia da Bussoleno a Bardonnecchia, per poter porre mano ai lavori appena la stagione lo consenta.

Tali lavori sono diretti a riparare dalle valanghe di neve, la cui caduta sulla strada è stata parecchie volte causa di interruzione nell'esercizio della linea.

><

In seguito alle dimissioni offerte dal sig. cav. Alvino dalla carica di ingegnere direttore tecnico governativo per gli studii e lavori della ferrovia da Cajanello ad Isernia, il Ministero dei lavori pubblici ha nominato a quel posto l'Ingegnere di 2.a classe nel Genio civile cav. Alessandro Fergola, già applicato ai lavori di sistemazione del Tevere in Roma.

><

Ci consta che il Consiglio di amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia ha approvate in massima le conclusioni a cui si addivenne nell'apposita conferenza tenuta per discutere sulla convenienza di procedere al ricambio del materiale di armamento della linea Santhià-Biella.

><

Lo stesso Consiglio ha approvato il preventivo della spesa occorrente pei lavori di ampliamento e modificazione dei locali nella Stazione di Piacenza, ed ha autorizzata la Direzione dell'esercizio a fare le pratiche opportune per procedere alla gara di appalto delle opere stesse.

><

Il Consiglio medesimo ha approvato il Capitolato di appalto per la gara del servizio delle manovre e facchinaggio a Genova P. C. e San Benigno, ed ha ammesso l'elenco delle Ditte da chiamarsi a concorrere, in base alle proposte della Direzione dell'esercizio.

><

Inoltre il detto Consiglio ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici il preventivo della spesa per la costruzione del magazzeno dell'Economato a Verona (Porta Vescovo), ed ha autorizzata l'apertura della gara pei lavori di ampliamento e riordinamento della Stazione di Pessione.

><

Ci scrivono da Firenze che l'Amministrazione delle Strade ferrate Meridionali ha disposto che sia con tutta sollecitudine preparato il progetto pel fabbricato definitivo dei viaggiatori nella Stazione di San Severo.

><

Sappiamo che, in seguito a Convenzione intervenuta tra i concessionarii della ferrovia Settimo-Rivarolo e l'ing. Fausto Gozzano, questi ha assunto dal 1° gennaio corr. l'esercizio della detta linea.

><

L' Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia, ha proposto al Ministero dei lavori pubblici l'approvazione di alcune lievi modificazioni nella marcia dei treni N. 231 e 232 delle linee Torino-Bra-Savona e Torino-Cuneo, allo scopo di migliorare il servizio del movimento sulla prima delle preindicate linee.

><

Ci viene assicurato che l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia si è pronunziata favorevolmente alla istanza del Comune di Capannori per ottenere una fermata nella località di Tassignano, fra le Stazioni di Lucca e Ponari, della linea Firenze-Lucca-Pisa.

><

Ci scrivono da Milano:

Il Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia, nelle sue ultime sedute, ha prese, fra altre, le seguenti deliberazioni:

Autorizzò l'apertura di una gara per l'acquisto di 200,000 kilogrammi di cascami di cotone;

Autorizzò altra gara per l'acquisto di 1,800 cerchioni in acciaio per locomotive, e di 8,000 per veicoli;

Autorizzò altra gara per la fornitura di 150,000 kilogrammi di olio di ravizzone.

— Il 5 gennaio andante sarà tenuta a Milano una conferenza tra le Amministrazioni interessate per stabilire gli accordi necessarii all'attivazione del servizio del Gottardo.

— In seguito alla sistemazione dei conti fra il Governo e la cessata Società delle ferrovie dell'Alta Italia, il Comitato di liquidazione dei conti, tenuto in Milano da quest'ultima, si è sciolto col 31 dicembre u. s.

><

Il Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate Romane, dopo avere nella sua adunanza del 29 dicembre p. p. trattati alcuni affari d'interna amministrazione, approvava:

1. La costruzione di due case cantoniere sulla linea Foligno-Falcoaara;
2. La chiusura di circa otto chilometri di linea con muri a secco, e di 35 chilometri con siepe;
3. Il restauro e rialzamento del fabbricato viaggiatori di S. Severino;
4. Una Convenzione col Genio militare per la costruzione di un cavalcavía sulla linea Roma-Ceprano;
5. L'acquisto di dadi di ferro, e di pietrisco.

><

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 26 al 31 dicembre p. p.

Furono approvati, fra gli altri, i progetti seguenti:

Appalto della fornitura dei ferri d'armamento pel tronco Parma-Fornovo, della ferrovia Parma-Spezia;

Fornitura dei ferri d'armamento pel tronco da Seregno al torrente Lambro, della ferrovia Ponte San Pietro-Seregno;

Fornitura dei ferri di armamento pei tronchi Biadene-Signoressa e Signoressa-Treviso, della ferrovia Belluno-Feltre-Treviso;

Ampliamento della Stazione di Giulianova, allo innesto della nuova ferrovia Teramo-Giulianova colla littorale Adriatica;

Costruzione di un ponte in muratura sul torrente Fella, nel tronco dai Piani di Portis a Tolmezzo, della strada nazionale dai Piani suddetti per Villa Santina e Monte Mesurina al confine austro-ungarico, in provincia di Udine;

Costruzione del tronco della strada provinciale di 2ª serie Chiaravalle-Guardavalle, compreso tra la Sella Rizzari presso Guardavalle e la strada nazionale n. 62 in contrada Gatticello, nella provincia di Catanzaro;

Riparazioni occorrenti ai froldi Amadei e Spada, sulla destra del Senio, fra i ponti di Cotignola e di Lugo, in provincia di Ravenna;

Costruzione di nuove banchine lungo i lati settentrionale ed occidentale del Lazzaretto, nel porto di Messina.

Dal nostro egregio amico ing. comm. Alfredo Cottrau abbiamo ricevuto alcune lettere relative al suo nuovo sistema di locomotive, già descritto nel precedente numero, pregandoci della pubblicazione di esse a schiarimento del detto suo sistema. Non potendo compiacerlo in questo numero per mancanza di spazio, ci riserviamo a farlo nel numero prossimo.

Notizie Ferroviarie Italiane

Consiglio delle strade ferrate. — La *Gazz. Uff.* del 30 dicembre p. p. ha pubblicato il seguente R. Decreto del 24 novembre scorso, controfirmato dai ministri Baccarini e Zanardelli:

Visti gli articoli 2, 3 e 4 del R. Decreto 17 marzo 1867, n. 3620, col quale fu istituito presso il Ministero dei lavori pubblici un Consiglio incaricato dello esame delle questioni relative alle strade ferrate;

Visto il R. Decreto 31 ottobre 1873, n. 1668 (serie 2ª);

Sulla proposta del nostro Ministro Segretario di Stato pei lavori pubblici;

Sentito il Consiglio dei Ministri,

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico. Il Consiglio delle strade ferrate sarà così composto:

Il Ministro dei lavori pubblici, *presidente*;

Il Segretario generale del Ministero dei lavori pubblici;

Il Direttore generale delle strade ferrate;

L'Avvocato generale erariale;

Due consiglieri di Stato;

Tre ispettori del Genio civile;

Un ufficiale generale dell'esercito.

Ferrovie Romane — Un telegramma ci reca da Firenze che ieri ha avuto luogo la consegna delle Ferrovie Romane allo Stato, rappresentato da Carignani pel Tesoro, e Bologna pel Ministero dei lavori pubblici. La Società delle Romane era rappresentata dal senatore Deodati. Tutto fu trovato in piena regola.

Stazione marittima di Venezia. — In seguito alla diminuzione di lire 5 per cento fatta in tempo utile sul presunto prezzo di L. 951,600, ammontare del deliberamento susseguito all'asta tenutasi il 19 novembre ultimo scorso, per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla escavazione del bacino della Stazione ferroviaria marittima di Venezia e suo canale di accesso, si procederà, alle ore 10 antim. del 14 corr., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Venezia simultaneamente, al definitivo deliberamento di tale impresa a chi risulterà il migliore oblatore in diminuzione della somma di L. 904,020, a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto.

I lavori dovranno intraprendersi tosto dopo la regolare consegna, per dare ogni cosa compiuta nel termine di anni cinque. Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 50,000, ed al decimo della somma di deliberamento quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia Novara-Pino. — L'incanto simultaneo tenutosi il 21 dicembre p. p. essendo riuscito deserto, alle ore 10 ant. del 20 corrente, presso il detto Ministero e presso la Prefettura di Como, si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti per la costruzione e posa in opera della tettoia metallica per la Stazione internazionale di Luino sul tronco Germignana-Luino della ferrovia Novara al confine Svizzero presso Pino per Sesto Calende, per la presunta somma di L. 190,000.

La lavoratura ed il montaggio della tettoia in officina dovranno essere eseguiti entro tre mesi e mezzo dal giorno in cui sarà dato ordine di incominciare i lavori. La posa in opera della tettoia dovrà essere compiuta entro giorni novanta dalla data di consegna degli appoggi.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare un certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 9,500, ed in L. 19,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Tunnel sotto lo stretto di Messina. — Dalla *Politica e Commercio* di Messina si hanno le seguenti informazioni:

Sono in Messina da più giorni parecchi ingegneri dipendenti dalla Società Veneta di costruzioni e lavori pubblici, i quali, per incarico della Società stessa, procedono agli studii per la costruzione di un tunnel sottomarino fra la Sicilia e la Calabria. Son divisi in due squadre: l'una in Messina, l'altra in Villa San Giovanni.

Un telegramma, arrivato ieri, reca che il Ministero dei lavori pubblici ha data l'autorizzazione alla Società veneta di procedere agli studii di che sopra.

Il concetto da cui parte la Società è questo: la ferrovia Eboli-Reggio dovrà costare 200 milioni; e, costruita, non sarà per molto tempo, al certo, feconda di animati traffici. Lo sarebbe però, e in vaste proporzioni, se vi venisse congiunta la rete ferroviaria della Sicilia, con un dippiù di spesa, a mezzo del progettato tunnel. In tal modo, oltre che si conseguirebbe pienamente lo scopo della linea Eboli Reggio, verrebbe, quel che più preme, a stabilirsi un attivo scambio di comunicazioni tra la Sicilia e il Continente.

Naturalmente, a simile intrapresa non si può che augurare il successo.

— Leggiamo poi nel *Diritto*:

Non è esatto che la Società Veneta di costruzioni abbia presentato un progetto all'on. Baccarini per l'escavazione di un tunnel sottomarino fra Messina e Reggio di Calabria: essa ha chiesto soltanto l'autorizzazione per fare gli studii opportuni — autorizzazione che l'on. Baccarini, con decreto d'ieri, ha accordata.

Il Ministro dei lavori pubblici è favorevole, in massima, all'idea del tunnel, e lo crede anzi necessario, dopo la costruzione delle linee ferroviarie Eboli-Reggio e Messina-Palermo. È deciso, infatti, di domandare al Parlamento, appena verrà riaperto, l'autorizzazione per la spesa straordinaria occorrente per studii speciali che il Ministero intende ordinare allo scopo, di concretare un progetto governativo.

Possiamo aggiungere inoltre, che per l'escavazione del tunnel fra Messina e Reggio, si calcola già approssimativamente che la spesa sarà di poco meno di 50 milioni.

Ferrovia Mantova-Modena. — Il 30 dicembre p. p. si è tenuta, in una sala della Banca di Torino, l'adunanza generale degli azionisti della Società anonima per la ferrovia Mantova-Modena, la cui sede venne recentemente trasferita nella nostra città.

Presiedeva il senatore Bella, ed erano rappresentate all'assemblea settemila e più Azioni sociali.

Il segretario cav. Canonica, a nome dell'Amministrazione, diede lettura della relazione del Consiglio, dalla quale risulta il componimento di gravi vertenze contenziose ed il soddisfacente miglioramento delle condizioni economiche della Società.

Il cav. Scavia, a nome dei revisori del bilancio, lesse la relazione sui conti sociali, chiusi al 31 dicembre 1881; i quali furono approvati alla unanimità dall'adunanza.

In seguito a proposta del Consiglio d'amministrazione, venne deliberato un riparto di lire dieci per ciascuna Azione sull'attivo, che già si è verificato per l'esercizio 1881.

Infine l'adunanza elesse ad amministratore della Società, in luogo del conte Crivelli, dimissionario, il signor avvocato Gonella.

Tramways del Canavese. — Nella seduta del 31 dicembre p. p. del Consiglio provinciale di Torino, il relatore *Daneo* ricordò le deliberazioni prese dal Consiglio riguardo ai *tramways* del Canavese, concessi alla ditta Ceriana, ed ai signori Bozino, Leosini e Pikering; alla non accettazione dei fratelli Ceriana, ed alla rinunzia del signor Bozino e C. Disse che la Deputazione è ora venuta nella seguente deliberazione:

« Udite le proposte della Commissione all'uopo nominata nella precedente adunanza, delibera:

« *a*) Concedersi alla ditta Ceriana lo stabilimento ed esercizio di un *tramway* sulla strada provinciale Rivarolo-Cuorgnè, a tutte quelle condizioni prefisse nella deliberazione 1° giugno 1881 del Consiglio provinciale.

« *b*) 1° Concedersi all'ingegnere Perincioli, quale subingredito alli signori Pikering e Leosini, lo stabilimento e l'esercizio d'un *tramway* a vapore sulla strada provinciale Torino-Leynì-Feletto-Rivarolo-Ozegna-Castellamonte, ferma la rinuncia ai sussidii dei Comuni imposta dalla deliberazione 1° giugno 1881 del Consiglio provinciale.

« 2° Riservarsi all'ing. Perincioli il diritto di prelazione alla concessione del *tramway* sulla strada provinciale Castellamonte-Pont in prolungamento del precedente Torino-Castellamonte e di quello Chivasso-Ozegna; il quale diritto di prelazione dovrà esercitarsi, sotto pena di decadenza, entro quel breve termine da fissarsi dalla Deputazione provinciale.

« *c*) Doversi, prima però d'ogni cosa, concordare i definitivi Capitolati di concessione colla ditta Ceriana e coll'ingegnere Perincioli ».

Dopo breve discussione, le proposte della Commissione vennero dal Consiglio approvate.

Ferrovie dell'Alta Italia. — La Direzione dell'Esercizio ha pubblicato quanto segue:

In coerenza a deliberazione del Consiglio d'amministrazione, approvata dal Ministero dei lavori pubblici, si avvisa il pubblico che, a cominciare dal giorno 10 gennaio corr., i trasporti, tanto a grande che a piccola velocità, effettuati per Modana Locale dalle Stazioni italiane ammesse al servizio cumulativo italo-francese o viceversa, fruiranno delle tariffe generali-differenziali e delle speciali comuni riportate nelle Tariffe-prontuario italo-francesi in vigore, non che della tariffa speciale di transito *A*, Piccola Velocità, attivata col 1.° ottobre 1880.

Le tariffe speciali interne Alta Italia, Romane e Meridionali non sono applicabili ai trasporti da o per Modana Locale, a meno che si tratti delle merci escluse dal servizio cumulativo italo-francese.

I detti trasporti inoltre non potranno fruire delle tariffe speciali comuni italo-francesi, applicabili soltanto per le Stazioni oltre Modana tassativamente nominate nelle tariffe medesime:

L'Amministrazione non si presta al proseguimento d'ufficio dei trasporti in provenienza od in destinazione della Stazione di Modana Locale, appoggiati a Stazioni intermedie a fine di fruire di tariffe più ridotte.

Le condizioni ed avvertenze generali, che regolano i trasporti in servizio cumulativo italo-francese, s'intendono applicabili anche ai trasporti da Modana Locale alle Stazioni italiane o viceversa, in quanto non sia modificato dal presente avviso.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — La *Gazz. Ticin.* del 2 reca:

Il servizio regolare del gran tunnel del Gottardo è stato incominciato ieri mattina, 1° gennaio 1882, e continuerà ormai senza interruzioni per l'avvenire.

Prima che il tunnel fosse compiuto, da taluni si era sollevato il dubbio se i passeggieri non avrebbero sofferto durante la traversata, a motivo del fumo e del caldo. Ora il sig. Kaufmann, ispettore, fornì in proposito delle spiegazioni che hanno molta importanza.

Prima che il tunnel del Gottardo fosse compiuto, per l'estrazione del materiale si impiegavano delle locomotive ad aria compressa, nelle due gallerie d'approccio, affine di evitare l'inconveniente del fumo; ma, dopo il 27 febbraio di quest'anno, si adoperarono delle locomotive comuni. Dodici treni al giorno percorsero il tunnel, ed al fumo delle macchine dovevasi aggiungere quello di 860 lampade ad olio ed il gas proveniente da 350 chilogrammi di dinamite, impiegati pei lavori d'allargamento della Galleria.

Eppure, mediante la corrente d'aria stabilita dalle diversità della depressione atmosferica ai due ingressi del tunnel, e fumo e gas furono scacciati, per modo che 840 operaj attesero ogni giorno al lavoro senza risentirne malessere. Solo il caldo, che si provava in mezzo al tunnel, fu causa di qualche sofferenza per gli operaj. Ma per i viaggiatori in carrozze chiuse, questo inconveniente sarà nullo.

Potrebbe però accadere che, a causa di un cambiamento di temperatura, l'aria, condensandosi verso la metà del tunnel, costituisse una difficoltà alla respirazione. Ad evitare questo possibile inconveniente, all'ingresso nord della Galleria si pose un ventilatore, costrutto sul sistema dei fornelli respiratorii, che per mezzo di un canale laterale condurrà dell'aria compressa al centro della Galleria. Quando il ventilatore sarà posto in azione, si spingerà la sua pressione al punto, che l'aria, uscendo, abbia forza sufficiente per vuotare il tunnel del gas e dell'aria calda.

Si loda assai il materiale scelto dalla Società per il servizio della ferrovia del Gottardo.

Il tunnel del Gottardo avrà un grande vantaggio sul tunnel del Moncenisio; perchè, mentre il primo, che non ha che un leggiero declivio, potrà trascinare lunghi treni carichi con una sola macchina, al Cenisio i treni, che vanno nella direzione di Modane, devono esser quasi sempre tirati da due macchine.

I guardiani ferroviarii nel tunnel sono disposti ad intervalli di un chilometro in apposite camere sotterranee, mantenute fresche da correnti, d'acqua e da bocche di ventilazione. Si era parlato di illuminare l'interno del tunnel con apparati elettrici, ma, come abbiamo annunciato a suo tempo, questo sistema dovette essere abbandonato perchè troppo costoso.

— A quanto ci si assicura, la Direzione della Ferrovia del Gottardo avrebbe aperto delle trattative coll'Impresa costruttrice della linea del Monte-Ceneri, in vista di poter attivare l'esercizio della linea Lugano-Bellinzona già nel mese d'aprile, invece che al principio di giugno. Finora però non venne ancora conchiuso alcun che di definitivo. Sappiamo, per altro, che lo stato attuale dei lavori permetterebbe benissimo, spingendo con maggior attività l'opera, di compire la linea entro un paio di mesi e mezzo. Tutto sta nel trovare un accordo dal lato finanziario della quistione.

Ferrovie svizzere. — Il Dipartimento federale delle poste e ferrovie ha pubblicato una statistica delle linee

svizzere assai dettagliata e completa. Secondo questo lavoro, la lunghezza delle linee normali in esercizio è di 2486 chilometri, e quella delle linee regionali di 85; di guisa che la rete svizzera, alla fine dell'anno 1880, abbracciava 2571 chilometri, a cui si aggiungerà fra breve l'intera rete del Gottardo.

Il capitale di costruzione si eleva a fr. 962,165,525, di cui 17,265,416 per le linee speciali. Questo capitale si ripartisce nel modo seguente: Azioni fr. 339,378,238; sovvenzioni fr. 81,968,283; prestiti fr. 540,819,004. La media delle spese di costruzione per chilometro per le linee normali è di fr. 303,710, e per le linee speciali di fr. 211,850. — Il numero delle macchine impiegate è di 543, quello delle carrozze 4192, dei posti 73,539, quello dei carri merci di 17,203. È a notarsi che la maggior parte del materiale del Gottardo non figura in questo prospetto.

Nel 1880, il numero dei viaggiatori si elevò a 21,608,581, di cui 312,065 di 1ª classe, 3,862,707 di 2ª classe, e 17,433,809 di 3ª classe. Il percorso medio di ciascun viaggiatore fu di 20.70 chilometri. Furono inoltre trasportati 5,817,008 tonnellate di bagagli e merci, compresi 677,032 capi di bestiame. Le derrate alimentari figurano in questi trasporti per 1,764,471 tennell., i combustibili per 1,079,203, ed i materiali da costruzione per 1,192,631.

Il prodotto del trasporto dei viaggiatori fu di 23,580,179 fr., e quello delle mercanzie di 31,706,747; aggiungendo gli introiti diversi, gli introiti totali raggiunsero 60,020,271 fr. Il reddito chilometrico delle differenti linee ferroviarie fu da fr. 2,325 (Wohlen-Bremgarten) a 54,177 fr. (Righi-Vitznau); e la media è di 23,391 fr. Invece le spese furono di fr. 31,497,203, compresi i lavori di manutenzione e di rinnovazione; il che rappresenta il 52 0[0 degli introiti. L'eccedente delle entrate sulle spese fu dunque di 28,523,168 fr., ossia 47.50 0[0, o 11,116 fr. per chilometro.

Calcolando al 4 0[0 l'interesse del capitale impegnato nelle strade ferrate svizzere, si trova un capitale di 249 milioni, che non percepisce alcun interesse; ma siccome nel capitale d'impianto più sopra menzionato figura quello speso per il S. Gottardo, e siccome questa linea non è che parzialmente esercitata, così devesi aspettare l'apertura completa per stabilire un calcolo più esatto. Tuttavia, secondo il calcolo del Dipartimento, la media per i prestiti e le Azioni è del 3 0[0, il reddito, variando da 0.74 (Berna-Lucerna) al 6.67 (Righi). Gli interessi degli imprestiti hanno assorbito fr. 23,999,981, ed il dividendo pagato alle Azioni fr. 5,244,651; inoltre vennero versati ai fondi speciali fr. 3,678,591.

Le differenti Compagnie occupano 15,248 impiegati. Il capitale delle Casse di soccorso è di fr. 3,868,643; esse sono alimentate dalle quotizzazioni dei membri e dagli assegni di certe Compagnie. Vi furono 216 accidenti: 91 colpirono delle persone, di cui 41 furono uccise.

La Svizzera non possiede cho 284,268 metri di doppio binario.

Il capitale d'impianto indicato più sopra non comprende le pretese d'azionisti o creditori perdute in seguito a liquidazioni, e che, per quanto la cosa potè essere constatata, sommavano come segue alla fine del 1880:

Ferrovia Est-Ovest: Neuveville a Zollikofen, Gumlingen-Langnau e Lucerna-Zugo	Fr.	5,004,953
Ligne d'Italie (1ª e 2ª liquidazione): Bouveret-Sierre, e studii per il passaggio delle Alpi (Sempione)	»	25,450,790
Giura industriale (1ª e 2ª liquidazione): Neuchâtel-Locle	»	13,424,495
Rigi-Scheidegg (1ª e 2ª liquidazione)	»	1,558,496
Jougne-Eclépens	»	6,813,014
Berna-Lucerna	»	14,744,447
Nazionale	»	28,838,212
Totale	Fr.	95,834,407

Devesi notare che, salvo per la linea d'Italia intrapresa dal sig. di Lavalette, sono i capitali svizzeri che andarono perduti in queste Società.

Ferrovie francesi. — Il Ministro dei lavori pubblici autorizzò l'apertura all'esercizio delle seguenti linee: dal 28 dicembre p. p. la linea da Mortagne a Laigle, della lunghezza di chil. 33.952; e dal 30 detto mese, la linea da Toul a Colombey, della Compagnia dell'Est, avente la lunghezza di chil. 22.381, e quella da Mortagne a Mezidon, compresa fra Ticheville-le-Sap e Mesnil-Manger, della Compagnia dell'Ovest, avente una lunghezza di chilometri 31.678.

Grave accidente in Austria. — La *bora*, che negli ultimi due giorni soffiava violentissima (scrive l'*Indipendente* di Trieste del 27 dic.) fu causa d'un fatto che, per buona sorte, non ebbe le funeste conseguenze, che assai facilmente poteva avere.

Il treno ferroviario misto partiva regolarmente sabato alle 2,25 pom. da Fiume per S. Peter-Trieste, e procedeva senza incidenti, allorchè, giunto fra le due Stazioni Sapiaue Dornig, e precisamente alla distanza di 20 metri dal casello n. 16, un colpo di vento lo sollevò nelle sue carrozze anteriori, e lo rovesciò.

La catena, che congiungeva la prima carrozza con la macchina, si è spezzata, ed in un istante tredici vagoni si ammonticchiarono l'uno sull'altro.

Il treno si componeva di diciassette veicoli: gli ultimi quattro erano carichi di petrolio.

C'erano, in tutti, diciotto passeggieri: nessuna donna e nessuu bambino. E non si ebbero a deplorare disgrazie. I passeggieri, chi più e chi meno, riportarono tutti contusioni, ma leggerissime, tranne il conduttore postale Neckermann, che riportò gravi lesioni.

Il personale di servizio si prestò prontamente, con rara abnegazione e con pericolo della propria vita, al salvamento dei passeggieri. Lode speciale va tributata al capoconduttore Giovanni Ivancich.

L'Ivancich stesso corse a Feistriz a chiamare un medico per la cura dei passeggieri, e fece trasportare un vagone da merci, l'unico che si trovasse in quella Stazione. Più tardi giunsero da S. Peter due macchine con quattro carrozze di seconda classe.

Se il fatto fosse avvenuto due minuti prima, nessuno dei passeggieri avrebbe potuto salvarsi, perche le carrozze si sarebbero rovesciate sopra una ertissima scarpata.

Ferrovie in America. — Il presidente della Compagnia della ferrovia Northern-Pacifich a ora concluso un contratto col sig Edison, il celebre inventore di Menlo-Park, per la costruzione di una linea di 50 miglia da Saint-Cloud a Saint-Paul. Il sig. Edison farà su questo percorso la prova delle sue locomotive elettriche. Se questo esperimento sarà soddisfacente, egli sarà incaricato di provvedere tali locomotive su tutte le linee della Compagnia.

Notizie Diverse

Lavori edilizii in Roma. — La *Libertà* del 1º scrive:

Ieri l'altro è stato firmato, tra il sindaco Pianciani ed i signori ingegnere Marotti e Frontini, il contratto per la costrnzione di otto grandi fabbricati, che dovranno abbellire la nuova piazza Vittorio Emanuele all'Esquilino.

Questi otto fabbricati costituiranno tre lati della grandissima piazza: il quarto è già costruito.

I fabbricati conterranno comodissime abitazioni, provvedute d'ogni ben di Dio; avranno nel loro prospetto bellissimi ed amplissimi portici, sul genere di quelli costruiti innanzi alla Stazione della ferrovia dall'Impresa dell'Esquilino.

I signori Marotti e Frontini hanno assunto l'obbligo di terminare in sei anni gli otto fabbricati, ma è nel loro interesse che questo termine sia abbreviato. D'altra parte, il nome dei signori Marotti e Frontini è arra sicura della buona riuscita del lavoro.

I progetti dei fabbricati sono stati eseguiti dai chiarissimi ingegneri signori Koch, Podesti e Riggi. I lavori si

comincieranno subito, cioè appena sarà stata eseguita dal Municipio la consegna dei terreni.

Fortificazioni di Roma — La *Libertà* dice che 14 saranno i forti che difenderanno Roma. Di questi 14, ne sono già costruiti sei e consegnati alla Direzione d'artiglieria, sei sono in corso di costruzione, a due verranno cominciati nei primi mesi del corr. anno.

Ciascun forte dista dall'altro circa due chilometri; Una strada di circonvallazione, posta entro la cinta delle fortificazioni, riunisce tutti i forti tra loro, e li collega colle altre grandi strade che conducono alle porte della città.

Tra un forte e l'altro è stato impiantato il telegrafo ed il telefono.

I forti, generalmente, hanno la forma di un trapezio. Colle fronti bastionate rivolte verso la campagna, essi intrecciano i fuochi uno coll'altro, e proteggono tutte le grandi strade di Roma.

I forti sono provveduti di casematte a più ordini di piani. Nelle casemptte d'ogni forte, in tempo di guerra, possono essere ricoverati due battaglioni di fanteria, con un numero proporzionato di artiglieri pel servizio dei cannoni.

Queste casematte, come tutte le parti fabbricate dei forti, sono completamente al sicuro dai proiettili.

I forti sono provvisti di pozzi per l'acqua e di magazzini per le polveri e pei viveri. In media, ciascun forte verrà a costare circe un milione e mezzo.

Lavori del Tevere — La stessa *Libertà* annuncia che il Consiglio superiore dei lavori pubblici, dopo maturo esame, ha stabilito che le faccie viste di tutti i muraglioni del Lungo-Tevere abbiano ad essere eseguite in travertino, invece che in mattoni od in tufo, come era stato prima ordinato.

Il travertino darà a questi grandi muraglioni il vero aspetto d'opera romana antica, e ne accrescerà la durata. Il lavoro costerà qualche milione di più; ma si sarà fatta opera degna di Roma.

Sappiamo che sono stati impartiti ordini alle Imprese costruttrici, perchè vogliano cominciare il lavoro di rivestimento in travertino in quei tratti di muraglioni nei quali il lavoro di muratura è terminato.

Lavori idraulici. — Dal Ministero dei lavori pubblici è uscita la Relazione sui servizii idraulici nel biennio 1879-1880.

In essa sono date copiose notizie di quei lavori, che per grandiosità di concetto, per entità di spesa, e per il fine cui sono destinati, richiamarono a preferenza le cure dell'Amministrazione.

Lungo i fiumi e i torrenti, nulla venne trascurato perchè le loro difese fossero mantenute in grado di ben soddisfare allo scopo a cui furono destinate.

Afferma la Relazione ministeriale che i disastri toccati alle provincie di Mantova, Modena e Ferrara, per la rotta del Po a Carbonara, si devono attribuire a forza maggiore.

I lavori di bonificazione ebbero il loro sviluppo in 23 località diverse.

Furono compiuti gli studii per il bonificamento dell'Agro romano; e si può ormai sperare che al periodo degli studii speculativi succeda in breve quello della pratica soluzione di un problema, che da secoli è nei voti degli Italiani.

In molti porti del littorale italiano vennero eseguiti i lavori, migliorandone i fondali e rendendoli atti alle navi di grande immersione.

Nel 1880 furono spese per le opere idrauliche L. 27,340,617, di cui L. 14,325,186 per i corsi di acqua, L. 2,055,111 per bonificazioni, L. 10,960,320 per porti e fari.

Nell'anno precedente si erano spese complessivamente L. 25,241,602.

Società industriali ed Istituti di credito. — Con R. Decreto dell'8 dicembre p. p. (*Gazz. Uff.* del 31 detto mese), la Società anonima per azioni al portatore, sedente in Pisa, col titolo di *Società Nazionale per gazometri ed acquedotti*, è autorizzata ad emettere 1000 Obbligazioni in oro, del valore nominale di L. 1000 ciascuna, fruttanti l'interesse del 5 p. 0[0, divise in 5 serie di 200 Obbligazioni ognuna, e rimborsabili in 5 anni, a cominciare dal 1890, in ragione di una serie per anno.

Società di navigazione. — Leggesi nel *Commercio* di Genova del 1-2 corr.:

Ci consta che, sotto gli auspicii dell'on. Raggio, si firmò ieri l'atto per la costituzione di una Società di navigazione a vapore, col capitale di sedici milioni di lire, alla quale presero parte diversi Stabilimenti di credito di Genova e del Piemonte, nonchè diverse importanti Case di commercio, che insieme sottoscrissero l'intero capitale.

Questa Società sarà chiamata *Società di trasporti marittimi Raggio e Comp.*

Sopra i disegni studiati dall'illustre comm. Mattei, contr'ammiraglio ex-ingegnere capo della Regia Marina, si avranno speciali vapori a valocità superiore, onde poter lottare coi vapori francesi in quelle linee che saranno per impiantarsi.

Servizio dei pacchi postali coll'Inghilterra. — La Direzione generale delle Poste ha pubblicato quanto segue:

In attesa che l'Amministrazione delle Poste inglesi attuì il servizio dei pacchi postali, secondo le norme della Convenzione firmata a Parigi il 3 novembre 1880, questa Direzione generale, d'accordo con quella delle Poste svizzere, ha stabilito di accettare, a cominciare dal 20 dicembre p. p., pacchi senza dichiarazione di valore e del peso non superiore a tre chilogrammi, a destinazione dell'Inghilterra, della Scozia e dell'Irlanda, alle condizioni qui appresso indicate:

I pacchi vengono dalla Posta italiana consegnati a quella svizzera, la quale, a sua volta, li rimette agli agenti della *Continental Daily Parcels Express Company* (Compagnia continentale per la spedizione giornaliera diretta dei pacchi), perchè siano inoltrati a destinazione come articoli ordinarii di messaggerio.

La tassa da pagarsi per la spedizione di ogni pacco è la seguente:

Per Dover e Londra	L.	3.75
Per l'Inghilterra (meno Dover e Londra)	»	4.84
Per la Scozia e l'Irlanda	»	5.70

I pacchi per le suddette destinazioni vengono quindi accettati dagli Uffizii postali del Regno e trasmessi esclusivamente a quello di confine a Chiasso. Tali pacchi, accompagnati ognuno da tre dichiarazioni in Dogana, scritte in lingua francese, devono essere imballati secondo le disposizioni vigenti per quelli diretti all'estero, e recare sull'indirizzo, oltre la località alla quale sono destinati, anche l'indicazione della Contea di cui la località medesima fa parte, non senza aggiungere se la Contea appartiene all'Inghilterra propriamante detta, alla Scozia od all'Irlanda.

Per la steesa via della Svizzera ed alle medesime condizioni, possono spedirsi pacchi dall'Inghilterra per l'Italia.

Servizio postale internazionale. — La stessa Direzione generale delle Poste ha pure pubblicato quanto segue:

Avvertesi che in seguito ad accordi intervenuti fra questa Amministrazione e quella delle poete del Regno Unito della Gran Brettagna e dell'Irlanda, i vaglia emessi in Italia sull'Inghilterra, a datare dal 1° gennaio 1882, non vengono più consegnati ai mittenti. Essi vengono invece concentrati presso la Direzione delle Poste di Torino, alla quale saranno trasmessi dagli Uffizi speditori, e la loro emissione sarà annunziata allo Uffizio centrale delle Poste di Londra, giorno per giorno, mediante speciali elenchi, in base ai quali vengono colà rilosciati nuovi vaglia sul modello in uso nell'interno dell'Inghilterra.

I nuovi vaglia sono recapitati ai destinatarii per la riscossione a cura dell'Uffizio centrale delle Poste di Londra.

Per evitare quindi qualsiasi ritardo od equivoco nel recapito dei detti vaglia, è indispensabile che i mittenti indichino agli Uffizii postali colla massima esattezza il nome e cognome del destinatario, la località in cui si trova, nonchè la via ed il numero della casa dove abita.

— Il Governo danese avendo fatto adesione per le sue

Colonie nelle Antille (San Tommaso, San Giovanni e Santa Croce) all'accordo di Parigi del 4 giugno 1878, relativo al cambio dei vaglia internazioni, si rende noto che, a datare dal 1° gennaio 1882, è attivato il servizio di cui si tratta fra le suddette Colonie e l'Italia alle seguenti condizioni:

a) L'importo massimo di ogni vaglia non può superare lire 500 (oro);

b) Per ogni vaglia è riscossa la tassa di 50 centesimi fino a lire 50; oltre la qual somma, si aggiungono 25 centesimi ogni 25 lire o frazione di 25 lire;

c) La conversione in dollari e cents (moneta corrente nelle Colonie danesi alle Antille) dello importo dei vaglia che sono rilasciati in Italia, viene fatta al ragguaglio di un dollaro ogni lire 5.24 (oro).

L'importo dei vaglia rilasciati nelle Colonie danesi sull'Italia è convertito in moneta italiana al ragguaglio di una lira ogni 21 cents.

Onorificenza. — Siamo lieti di annunciare che l'egregio nostro amico cav. Filippo Stanzani, ispettore del Traffico nelle Ferrovie dell'Alta Italia, venne testè nominato commendatore della Corona d'Italia.

Nel congratularci secolui della meritata onorificenza, non potremmo far meglio che riprodurre le seguenti parole della *Gazz. Piemont.* del 1° corr. che prima diede la notizia:

« Il ministro Berti, sollecito e studioso di quanto riguarda gli Istituti di previdenza, ha dovuto constatare che la Società cooperativa creata tra i funzionarii ed agenti delle Ferrovie dell'Alta Italia è il migliore Istituto, che nel genere esista in Italia. E da uomini competentissimi, quale il Luzzatti, sentì affermarsi cha era ammirevole l'impianto ed il modo di esercizio, e crediamo che anche personalmente abbia constatato l'incremento dell'Associazione e quanti benefizii pecuniarii e moralizzatori si ritraggano da tale Istituto.

« Era naturale quindi che, volendo pubblicamente attestare la compiacenza del Governo per questo fatto, che onora la nostra città e tutti gli associati, non trovasse miglior modo che onorare l'infaticabile e benemerito capo dell'Associazione, cav. Filippo Stanzani, ispettore del Traffico a Torino.

« E noi sappiamo che la commenda conferita all'ottimo cittadino ed esperimentato patriotta sollevò un plauso generale, al quale noi di gran cuore ci associamo ».

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nei valori ferroviarii non fu granda l'animazione, nella scorsa settimana, ma però si tennero abbastanza bene. Le Azioni della Società delle Meridionali si aggirarono sul 475 circa; le Obbligazioni invariate a 276.35; i Boni a 543.

Le Sarde, della serie A, poco trattate, conservarono il corso di 272.50; le altre, della serie B, quello di 275.

Le nuove invariate a 274; le Sarde di preferenza a 317.

Le Palermo-Trapani quasi nominali al prezzo di 279.50; del pari le altre di seconda emissione a 274. Le Pontebbane quotate a 455; le Meridionali austriache a 290; le Azioni ferroviarie Romane a 142.

A Parigi, le Lombarde, negoziate con poca animazione, oscillarono tre il 311.25 al 306.25; le Obbligazioni a 283.50 a 282. Le Vittorio Emanuele, anch'esse fredde, si tennero a 278 e 276. Le Azioni Ferrovie Romane in ribasso da 138 a 130; le Obbligazioni da 880 a 370.

PAGAMENTI e DIVIDENDI.

Società generale per le Ferrovie complementari. — Dal 2 corr. si pagano, presso il Banco di Roma (Corso, 337), L. 1.87 per ogni Azione, quale interesse semestrale in ragione del 5 0[0 annuo.

Società generale immobiliare di lavori di utilità pubblica ed agricola. — Dal 2 corr. si pagano agli azionisti L. 7.50 per Azione, quale interesse scalare del 6 0[0 sull'esercizio 1881: presso la sede sociale in Roma.

Banca italiana di depositi e conti correnti — Dal 2 corr., presso la sede della Banca in Roma (via Crociferi, 44), si pagano agli azionisti L. 6.25 in oro per Azione, quale interesse 5 0[0 del 2° semestre 1881.

Società della ferrovia da Alessandria e Novi a Piacenza. — Dal 3 corr. si pagano agli azionisti lire 12.50 per Azione, quale interesse pel 2° semestre 1881: presso la sede sociale in Torino (via S. Teresa, 18).

Banca Romana. — Dal 4 corr. si pagherà agli azionisti il 2° dividendo del 1881 in L. 25 per Azione: presso la sede sociale in Roma.

Società italiana per condotte d'acqua. — Dal 5 corr. si pagherà agli azionisti l'interesse dal 2° semestre 1881, in ragione del 5 0[0 all'anno in oro: in Roma, presso la sede sociale (piazza Montecitorio, 121); in Torino, presso la Banca Geisser; a Parigi, Lione, St-Etienne e Marsiglia, presso la Società dell'Unione Generale.

Avvisi d'Asta

Il 10 corr., presso la Prefettura di Catania, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria detta Margi, che dall'abitato di Maletto arriva alla nazionale Termini-Taormina, della lunghezza di m. 4513, per il presunto importo di L. 50,239. Lavori da eseguire entro un anno. Deposito interinale L. 300, cauzione definitiva L. 5000, ambedue in valuta legale o rendita D. P.

— L'11 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Cremona, si terrà un'asta per l'appalto della manutenzione, dal 1° gennaio 1882 al 30 giugno 1890, della strada provinciale detta di Cassano, della lunghezza di m. 21,355, per l'annuo importo di L. 5162.95. Deposito interinale L. 400 in valuta legale e rendita D. P.

— Il 12 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici e presso la Prefettura di Reggio-Emilia, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale da Reggio a Mantova, compreso fra Gualtieri ed il confine mantovano, della lunghezza di m. 14,029, per la presunta annua somma di L. 12,882. Manutenzione dal 1° aprile 1882 al 31 marzo 1891. Deposito interinale L. 1300, cauzione definitiva eguale alla metà dell'annuo canone deliberato, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Il 14 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della manutenzione, dal 1° gennaio 1882 al 31 dicembre 1884, delle opere d'arte del Porto d'Anzio, per la presunta complessiva somma di L. 31,200. Deposito interinale L. 1000, cauzione definitiva L. 3000, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare in Spezia, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione di una caserma per un reggimento di fanteria in Spezia, del presunto importo di L. 1,100,000. Lavori da eseguire entro 900 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 110,000 in contanti o rendita D. P.

— Il 17 detto mese, presso la Prefettura di Cagliari, si terrà un'asta per l'appalto della manutenzione del tronco della strada nazionale da Alghero a Bosa, compreso fra il rivo Enas e l'abitato di Suni, della lunghezza di m. 10,156, durante il novennio dal 1° aprile 1882 a tutto marzo 1891, per l'annua somma di L. 6,407.56. Deposito interinale L. 600, cauzione definitiva eguale a mezz'annata dell'annuo canone deliberato.

— Il 21 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della manutenzione, dal 1° aprile 1882 al 31 marzo 1891, del tronco della strada nazionale detta del Moncenisio, compreso fra Susa ed il confine francese, della lunghezza di m. 27,474, per la presunta annua somma di L. 30,225. Deposito interinale lire 3000, cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, ambedue in numerario o rendita D. P.

Appalti deliberati.

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto, per conto delle Ferrovie dell'Alta Italia, la fornitura del ponte cavalcavia dello Zerbe.

ROSSI CESARE, *Gerente.*

ANNUNZI

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

La Società delle Strade Ferrate Romane volendo procedere alla costruzione di un sottopassaggio alla Stazione di Avellino, apre una gara a schede segrete fra coloro che volessero concorrervi.

Il Capitolato registrato a Firenze il 23 Dicembre 1881 al N. 6179 e dal quale è unito un disegno, sarà ostensibile dal dì 27 corrente nell'Ufficio dell'Ingegnere Ispettore Capo della 4.a Sezione del Mantenimento, situato presso la Stazione Centrale di Napoli.

Ogni concorrente per essere ammesso alla gara dovrà versare nella Cassa Centrale della Società in Firenze, o presso il Gestore di Napoli una cauzione provvisoria di L. 2250 in danaro ovvero in rendita del valore corrispondente al corso del giorno, in Cartelle del Debito Pubblico Italiano al Portatore od in Titoli della Società direttamente garantiti dallo Stato.

Le offerte dovranno pervenire alla Direzione Generale, non più tardi delle ore 12 meridiane del giorno 10 Gennaio 1882 in buste suggellate sulle quali, oltre alla firma del concorrente, dovrà esservi l'indicazione:

Offerta per l'accollo del sottopassaggio alla Stazione di Avellino.

Insieme all'offerta quei concorrenti che non avessero già in accollo dei lavori per conto dell'Amministrazione, dovranno presentare un Certificato di un Ispettore o Ingegnere Capo del Genio Civile o di una Società Ferroviaria in data non più lontana di 6 mesi, il quale attesti la loro qualità di intraprenditori di opere pubbliche.

L'Amministrazione si riserva piena libertà di scegliere fra gli offerenti quello che crederà preferibile sotto tutti i rapporti, quand'anche questi non avesse offerto il maggior ribasso, e ciò senza alcun obbligo di dichiararne i motivi; essa si riserva del pari la facoltà di rifiutare anche tutte le offerte volendo rimanere perfettamente libera.

L'aggiudicazione definitiva dell'accollo s' intende però subordinata alla sanzione del Governo.

Firenze, 24 Dicembre 1881.

LA DIREZIONE GENERALE.

Estratto dal Supplemento al Foglio Periodico della R. Prefettura di Firenze N. 111, del dì 30 dicembre 1881.

DIREZIONE GENERALE

DELLE

STRADE FERRATE ROMANE

Avendo il R. Governo stabilito che il pagamento degli interessi dal primo gennaio 1873 a tutto il 31 dicembre 1881 delle Obbligazioni comuni emesse dalla già Società generale delle Strade Ferrate Romane, che passano a carico del Governo stesso per effetto della Legge 29 Gennaio 1880, n. 5249, Serie II, abbia ad incominciare col giorno 2 del prossimo mese di gennaio colle stesse norme che si praticano per il pagamento degli interessi di scadenza 1° gennaio 1882 ed anteriori delle Obbligazioni Livornesi, Serie A, B, C, D_1, D_2.

Si notifica:

Il pagamento degli interessi arretrati delle Obbligazioni comuni emesse dalla già Società generole delle Strade Ferrate Romane e che trovansi in circolazione, sarà fatto dalla Tesoreria Provinciale di Firenze a cominciare dal 2 gennaio 1882 in tutti distintamente i giorni feriali, meno il 27 e l'ultimo giorno di ciascun mese, colle norme praticate per il pagamento degli interessi delle Obbligazioni delle Ferrovie Livornesi di Serie A, B, C, D_1, D_2.

I possessori per ciò di dette Obbligazioni comuni per ottenere il pagamento degli interessi sulle medesime dovranno presentare le loro cedole a questa Amministrazione in Firenze, Piazza Vecchia di Santa Maria Novella, n. 7, dalla quale dopo ritirate le cedole stesse scadute a tutto Dicembre 1881, che occorre sieno disposte per ordine numerico di rigore ed accompagnate da speciale distinta, riceveranno dei Mandati al PORTATORE sulla Tesoreria Provinciale di Firenze muniti del *visto* di un funzionario dell'Intendenza di Finanza di questa città appositamente delegato.

Il pagamento di ciascuna cedola sarà fatto nella misura netta respettivamente prestabilita ad ogni singola scadenza semestrale; come resulta dal seguente specchietto:

SCADENZA	Numero d'ordine delle Cedole	TASSE ERARIALI				Diritto di trasmissione		Tassa del 3 per cento		Totale delle Tasse		Pagabile al netto per ogni Cedola	
		Ricchezza Mobile		di Circolazione		IN FRANCIA							
1° Luglio 1873	30	1	04	0	12	0	07	0	09	1	32	6	18
» Gennaio 1874	31	1	04	0	12	0	07	0	09	1	32	6	18
» Luglio »	32	1	04	0	12	0	07	0	09	1	32	6	18
» Gennaio 1875	33	1	04	0	12	0	07	0	09	1	32	6	18
» Luglio »	34	1	04	0	13	0	07	0	09	1	33	6	17
» Gennaio 1876	35	1	04	0	13	0	07	0	09	1	33	6	17
» Luglio »	36	1	04	0	14	0	08	0	09	1	35	6	15
» Gennaio 1877	37	1	04	0	14	0	08	0	09	1	35	6	15
» Luglio »	38	1	04	0	15	0	09	0	09	1	37	6	13
» Gennaio 1878	39	1	04	0	15	0	09	0	09	1	37	6	13
» Luglio »	40	1	03	0	15	0	08	0	08	1	34	6	16
» Gennaio 1879	41	1	03	0	15	0	03	0	03	1	24	6	26
» Luglio »	42	1	03	0	17	0	04	0	03	1	27	6	23
» Gennaio 1880	43	1	03	0	17	0	04	0	03	1	27	6	23
» Luglio »	44	1	03	0	20	0	04	0	03	1	30	6	20
» Gennaio 1881	45	1	03	0	20	0	04	0	03	1	30	6	20
» Luglio »	46	1	03	0	22	0	04	0	03	1	32	6	18
» Gennaio 1882	47	1	03	0	22	0	03	0	02	1	30	6	20

Firenze, li 27 Dicembre 1881.

Visto: Il Direttore Generale del Tesoro
CANTONI.

Il Reggente la Direzione Generale delle Ferrovie Romane
C. BERTINA.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Trazione e del Materiale in TORINO, VERONA e MILANO.

ACCIAIO vecchio in genere ed in lime di rifiuto.	Chilogr.	58,000	circa
BRONZO in limatura e tornitura e da rifondere	»	16,900	»
CERCHI di ferro per carri e carrozze	»	270,000	»
CERCHI d'acciaio per locomotive e tenders	»	110,000	»
FERRO vecchio in pezzi grossi e minuti, lamerino, gratelle, e da lavoro	»	323,500	»
GHISA da rifondere	»	138,000	»
OTTONE da rifondere	»	31,000	»
RAME in limatura e tornitura . . .	»	1,200	»
ZINCO da rifondere	»	10,000	»
CRINE usato	»	2,200	»
RUOTE vecchie in genere con e senza cerchi, fuori servizio . . .	»	2,500	»
ASSI montati per tender, fuori servizio, N. 5	»	6,000	»
Detti per locomotive id. N. 3 . .	»	6,000	»

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un' offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **17 gennaio 1882.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 19 dello stesso mese alle ore 10 antimeridiane.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 20 giorni dalla data dell' aggiudicazione e pagati in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè i particolari della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di TORINO, GENOVA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA, FIRENZE e LUCCA e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 29 Dicembre 1881.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA
per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi

AVVISO D'ASTA

per l'approvvigionamento di chilog. 100,000 foglie di tabacco DRAMA.

Il Consiglio d'amministrazione della Società avendo deliberato di procedere col mezzo della concorrenza, all'acquisto di chilogrammi 100,000 di tabacco in foglia DRAMA ripartiti in chilog.

45,000 tipo A — 45,000 tipo B — 10,000 tipo C

da consegnarsi franchi di spese nella Manifattura dei tabacchi in Roma nei mesi di settembre ed ottobre 1882, in base al Capitolato d'oneri in data 21 aprile 1879,

Notifica:

Che il giorno 24 del mese di febbraio 1882, alle ore 1 1¦2 pomeridiane, sarà tenuto in Roma, nel locale dell'Amministrazione centrale della Società, in via Due Macelli, n. 79, un pubblico appalto col metodo delle schede segrete, per la aggiudicazione della suddetta quantità e qualità di tabacco.

L'appalto sarà regolato dalle norme seguenti:

Il tabacco dovrà essere del raccolto 1881 conforme ai tipi stabiliti dall'Amministrazione ed ostensibili all'Ufficio d'Economato presso l'Amministrazione centrale della Regìa, nonchè presso il Consolatod'Italia a Salonicco e l'Agenzia consolare italiana a Cavalla.

Detti tipi sono depositati in queste ultime località a titolo d'informazione, non riconoscendo l'Amministrazione della Regìa altri tipi per base dell'appalto all'infuori di quelli depositati presso il suddetto Ufficio dell'Economato.

L'appalto sarà presieduto da uno dei membri del Consiglio di amministrazione.

Il delegato governativo vi assisterà personalmente o per mezzo di un suo rappresentante.

All'aprirsi della seduta verrà deposto sul tavolo della Presidenza un piego suggellato contenente il massimo del prezzo fissato dall'Amministrazione.

Le offerte dei concorrenti all'asta per essere valide dovranno:

1° Essere presentate in piego suggellato alla Presidenza dell'appalto nel giorno prestabilito e non più tardi delle ore 2 pomeridiane.

2° Essere stese sopra carta da bollo e redatte in conformità del modello annesso al Capitolato d'oneri, con indicazione in tutte lettere dei prezzi richiesti per il tabacco, a norma dei tipi, nonchè il prezzo medio risultante dall'applicazione dei prezzi parziali alle quantità fisse per ciascun tipo, e firmate dall'offerente o dal procuratore, accompagnate in questo ultimo caso da regolare atto di procura.

3° Essere garantite mediante deposito fatto dall'offerente, o per conto di lui, nelle Casse della Società, di una somma corrispondente al 5 per 100 del valore della fornitura, che potrà essere fatto in contanti o in rendita inscritta sul Gran Libro del Debito pubblico o in altri titoli garantiti dallo Stato, calcolati questi e quella al valore di Borsa del giorno antecedente a quello dell'asta, o in Obbligazioni della Regìa calcolate al valore nominale.

Gli offerenti dovranno indicare la persona che intendono proporre come rappresentante per la esecuzione della fornitura.

I depositi potranno essere fatti nei tre giorni antecedenti, ed in quello stabilito per l'asta dalle ore 10 antimeridiane alle 12 meridiane.

Le offerte presentate non potranno essere ritirate.

Alle ore 2 pomeridiane cesserà il tempo utile per il ricevimento delle offerte, ed il Presidente all'asta procederà senz'altro, in unione al delegato governativo, o suo rappresentante, all'apertura delle offerte già presentate.

Le offerte aperte dal Presidente saranno numerate e controsegnate dal notaro assistente all'asta.

Dopo ciò il rappresentante la Regìa ed il delegato governativo si ritireranno dalla sala destinata all'asta per esaminare le offerte e deliberare.

Il delegato governativo, o suo rappresentante, sarà giudice della regolarità e validità delle offerte.

Intanto la sala continuerà a rimanere aperta al pubblico, e sul tavolo della Presidenza resterà depositata la scheda dell'Amministrazione, assistente il notaro.

Rientrati nella sala il rappresentante della Regìa ed il delegato governativo, questi aprirà il piego contenente il massimo del prezzo fissato dall'Amministrazione, senza farlo conoscere indicherà a chi rimanga aggiudicata la fornitura,

salvo l'approvazione definitiva del Consiglio di Amministrazione.

Per l'aggiudicazione sarà tenuto conto della offerta che risulti inferiore al prezzo *massimo* fissato dall'Amministrazione e sia migliore delle altre.

Quando anche un solo offerente si presentasse, si procederà all'apertura della scheda, ed al deliberamento se il prezzo sarà *inferiore* a quello indicato nella scheda dell'Amministrazione.

Nel caso in cui esistessero due o più offerte eguali, sempre di prezzo inferiore a quello indicato nella scheda dell'Amministrazione, e migliori delle altre, si aprirà immediatamente il concorso fra le medesime. Gli altri offerenti sono ammessi a prender parte al concorso, e la fornitura sarà aggiudicata a quello fra i concorrenti che farà maggior ribasso.

Se per avventura le schede dei concorrenti non fossero inferiori al massimo fissato dall'Amministrazione, sarà dichiarata deserta l'asta per la fornitura, ed annullata senz'altro la scheda dell'Amministrazione.

I depositi cauzionali saranno immediatamente restituiti agli attendenti che non rimanessero aggiudicatari.

L'aggiudicatario sarà tenuto a firmare, seduta stante, l'atto di accettazione della aggiudicazione secondo il quaderno d'oneri e l'avviso d'asta, obbligandosi alla prestazione della cauzione in essi prescritta per assicurare l'esecuzione del contratto.

All'atto stesso verranno suggellati, controfirmati e controdistinti con marche particolari i tipi sui quali sarà stata deliberata l'aggiudicazione.

Questi *tipi* verranno custoditi a cura e diligenza dell'Amministrazione.

Avvenuta l'aggiudicazione provvisoria, l'aggiudicatario deve dichiarare immediatamente alla Regìa il modo in cui intende prestare la cauzione definitiva, cioè se in contanti o valori, o mediante il concorso di una Casa di commercio, in ordine all'art. 21 del Capitolato d'oneri, indicando in quest'ultimo caso il nome della Casa stessa.

Il Consiglio delibera sull'approvazione dell'aggiudicazione, quale se non sia approvata, s'intende come non avvenuta; ed ove l'aggiudicatario abbia proposto la garanzia mediante il concorso di una Casa di commercio, delibera sul gradimento della Casa proposta.

Sull'approvazione dell'aggiudicazione il Consiglio d'Amministrazione delibererà nel giorno *successivo* a quello della aggiudicazione provvisoria, e sulla accettazione della Casa di commercio proposta in garanzia delibererà entro *tre giorni.*

Se la Casa proposta non venga accettata e l'aggiudicatario non vi supplisca colla cauzione reale stabilita nel succitato articolo 21 del Capitolato d'oneri entro *dieci* giorni dalla accettazione definitiva della di lui offerta, stipulando il regolare contratto di fornitura, o se la Casa accettata non devenga entro lo stesso termine alla formale prestazione della garanzia, l'aggiudicatario perderà il deposito fatto a garanzia della sua offerta, quale deposito sarà irremissibilmente devoluto alla Regìa, rimanendo questa prosciolta da ogni vincolo verso l'offerente.

Dopo prestata regolarmente la cauzione definitiva verrà restituito all'aggiudicatario medesimo il deposito fatto contemporaneamente alla sottomissione.

In ordine all'articolo 23 del Capitolato d'oneri, le spese di contratto e di registro, non che tutte le altre relative al contratto saranno a totale carico della Regìa.

Roma, 22 *dicembre* 1881.

Il Consigliere d'Amministrazione
B. D. MALARET.

Il Direttore Generale
E. GOUPIL.

COSTRUZIONI METALLICHE E FONDERIA

G. ROCHETTE E C.

TORINO, via Cigna, N. 1. — VALDOCCO

Macchine varie — Turbine — Ruote idrauliche — Trasmissioni — Caldaie a vapore — Torchi idraulici — Torchi da vino — Pompe — Getti in ghisa.

Lavori per Strade ferrate e Imprese di costruzioni — Scambi e crociamenti — Ruote di Vagoni — Vagonetti — Piattaforme — Ponti — Tettoie, ecc. ecc.

Macchine per Cartiera e Ceramica

Ufficio tecnico per studii, progetti ed impianti

Materiale d'occasione: Macchine fisse, locomotive, locomobili, caldaje, piattaforme, grù, pompe centrifughe e Letestù, ecc.

In seguito alla Convenzione preliminare in data 22 aprile 1881, ratificata e resa esecutoria dall'Assemblea generale straordinaria (del 18 giugno 1881) degli Azionisti dell'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni Metalliche:

Gli Stabilimenti Meccanici di Savona

DELLA DITTA

GALOPIN-SUE, JACOB E C.

sono diventati di proprietà assoluta della

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA

DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta e rappresentata dal sig. comm. ing. A. COTTRAU ed avente la sua Sede e Direzione in Napoli, 24, Via Medina.

Dall'Art. 5 della suddetta Convenzione 22 Aprile 1881, risulta anche che i sigg. *P. De Saugy, A. Galopin-Süe* e *L. Jacob* già Socii ed unici rappresentanti della Ditta *A. Galopin-Süe, Jacob e C.* si sono interdetti formalmente per uno spazio minimo di tempo di cinque anni di assumere direttamente od indirettamente od anche d'interessarsi in qualsiasi Impresa od appalto relativo a *Ponti, Tettoie, fondazioni all'aria compressa, caldaie e materiale mobile, fisso, di armamento per ferrovie e Tramways.*

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA

DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall'ing. comm. A. COTTRAU

SEDE E DIREZIONE: Napoli, 24, Strada Medina

Opificio Meccanico in Castellammare di Stabia e Savona

L'**IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA** è la SOLA Ditta Nazionale che abbia conseguito le *maggiori ricompense* alle ESPOSIZIONI MONDIALI di *Vienna* del 1873 e di *Parigi* del 1878 ossia le Medaglie *al Merito* ed *al Progresso* a *Vienna* ed una Medaglia d'oro ed una d'argento a *Parigi*.

L'**IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA** ha assunto la esecuzione dal gennaio 1871 al corrente anno 1880 di ben *1004 Ponti metallici* e di ben *31,864* metri quadrati di *Tettoie*, ossia i nove decimi all'incirca di tutti indistintamente i lavori di simil **genere eseguiti in Italia in detto periodo di tempo.**

UFFICIO SUCCURSALE

dei giornali italiani ed esteri

Torino, via Finanze, 13.

Privilegiata Fabbrica di

BREVETTO REALE 8 OTTOBRE 1878

DINAMITE NOBEL

CAPSULE, MICCIE, e PRODOTTI CHIMICI

DELLA SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA IN **AVIGLIANA** (presso Torino)

Decreti Reali 14 dicembre 1873, 17 giugno 1875 e 24 giugno 1878

Fornitori esclusivi del Regio Ministero della Guerra

Questa **Dinamite** fabbricata sotto la vigilanza dell'Inventore signor Ingegnere ALFREDO NOBEL, possiede tutte le prerogative attendibili da questo utilissimo trovato, cioè: **Forza, Sicurezza, Economia di tempo e di utensili, e non pregiudicevole alla salute.**

Non devesi perciò confondere con tutte quelle **imitazioni pericolose** che pur troppo ingombrano oggidì il Commercio, con grande scapito dei Consumatori.

Dirigere le domande all'AMMINISTRATORE DELEGATO **in AVIGLIANA** (Provincia di Torino).

UNIONE DELLE FERRIERE VOLTRI-PRÀ

ARMANDO RAGGIO -- COMMISSIONARIO

GENOVA

Ferri tondi, quadri e piatti di qualità Comuni, BEST, BEST-BEST; ed al carbone di legna Verghetta da chiodi nazionale, Verghetta Svezia -- TRAFILERIA, MOJETTE e CERCHI -- Ferri angolari mezzi tondi, a T ed a doppio T -- Rotaje di qualunque forma per Tramways -- Stecche e Piastre -- Cramponi e Bolloni.

ANNO XV. Mercoledì 11 Gennaio 1882. N. 2.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO.

Rendiamo vive grazie ai benevoli nostri abbonati che hanno già in gran numero rinnovato l'associazione pel 1882, ed ai gentili che per la prima volta l'hanno chiesta.

Quegli abbonati poi che non hanno ancora rinnovato il loro abbonamento, o sono in ritardo di pagamenti, sono pregati di non tardare più oltre, rivolgendosi direttamente a questa Amministrazione, mediante vaglia postale o biglietti di Banca in lettera raccomandata.

L'AMMINISTRAZIONE.

LE STRADE FERRATE ITALIANE

nel 1880

(Continuazione — V. N. 1 a. c.)

Accennando quindi al prospetto allegato E della Parte II, dimostrante lo stato dei progetti e degli appalti a tutto il 1° luglio 1881, la Relazione nota che a quest'epoca erano pervenuti al Ministero 100 progetti di appalto, riferentisi ad altrettanti tronchi di nuove ferrovie, dei quali: 32 appartenenti alle linee di 1ª categoria (chil. 311 + 952); 31 a quelle di 2ª (chil. 316 + 730); 34 a quelle di 3ª (chil. 414 + 948); 3 a quelle di 4ª (chil. 36 + 357); in complesso chil. 1,079 + 987.

Essi trovansi ripartiti come segue:

CATEGORIE	Progetti appaltati od in corso d'appalto: Lunghezza del tronco	Progetti appaltati: Importo del progetto	Progetti appaltati: Importo a base d'asta	Progetti in esame, già ammessi dal Consiglio di Stato: Lunghezza del tronco	già ammessi: Importo del progetto	già ammessi: Importo a base d'asta	presso il Consiglio di Stato: Lunghezza del tronco	presso il Consiglio di Stato: Importo del progetto	presso il Consiglio di Stato: Importo a base d'asta	presso il Consiglio superiore: Lunghezza del tronco	presso il Consiglio superiore: Imporeo del progetto	presso il Consiglio superiore: Imporeo a base d'asta	Progetti rinviati (1) per modificazioni proposte dal Consiglio superiore: Lunghezza del tronco	Progetti rinviati: Importo del progetto	Progetti rinviati: Importo a base d'asta
1.a Categoria.	174,515	54,391,619	43,512,093	»	»	»	18,064	10,061,403	9,645,314	83,801	17,145,695	13,100,583	35,569	19,872,672	18,294,609
2.a Categoria.	239,776	26,112,816	20,606,773	39,077	7,474,770	5,806,600	23,229	2,427,000	1,614,442	14,648	1,602,000	982,000	»	»	»
3.a Categoria.	306,443	29,824,960	21,098,743	16,900	408,900	340,300	26,418	2,719,392	1,411,408	69,587	5,712,986	3,862,684	1,610	882,052	873,014
4.a Categoria.	13,200	789,000	490,000	»	»	»	»	»	»	8,157	613,000	385,000	15,000	2,625,000	1,777,576
Totale gener..	733,934	111,118,495	85,707,609	49,977	7,883,670	6,146,900	67,711	15,207,795	12,671,161	176,196	25,073,681	18,630,267	52,179	23,379,724	20,945,199

(1) In questo riassunto e negli allegati che precedono non trovansi segnate che le linee studiate e costruite per conto diretto dello Stato. Le notizie relative alle altre linee concesse ai Corpi morali od all'industria privata si danno nella terza parte della presente Relazione.

Le somme stanziate nei bilanci per la costruzione delle nuove linee complementari nei due esercizii 1880 e 1881 sono le seguenti:

CATEGORIE	SOMME STANZIATE pel 1880	SOMME STANZIATE pel 1881	SOMME totali disponibili
Linee di 1ª categoria	19,600,000	21,000,000	40,600,000
» 2ª »	6,355,867	7,818,820	14,174,687
» 3ª »	3,945,172	13,995,190	17,940,362
» 4ª »	2,021,381	4,810,300	6,831,681
Totali	31,922,420	47,624,310	79,546,730

Confrontando le cifre di questo e del precedente quadro, si scorge quanto soddisfacente si possa dire lo sviluppo degli studii e lo stato degli appalti per le nuove costruzioni ferroviarie; poichè, senza tener conto dei progetti che saranno presentati e posti in appalto nel 2º semestre 1881, si era già provvisto ad un complesso di lavori per l'importo totale di L. 111,118,495, che supera di ben 31 milioni le somme stanziate in bilancio a tutto il 1881. —

La Parte III, relativa alla costruzione di ferrovie concesse all'industria privata prima della legge del 29 luglio 1879, comincia dal notare che allo scadere del 1879 rimanevano da aprirsi all'esercizio 606 chil., divisi come segue:

1. Da Gozzano ad Alzo	Chil.	6
2. Da Oristano ad Ozieri	»	92
3. Da Ozieri a Terranova	»	66
4. Da Termoli alla linea Foggia-Napoli (eventualmente compresa tra le complementari della 2.ª categoria)	»	125
5. Da Aquila a Rieti (eventualmente compresa tra le complementari della 1.ª categoria)	»	68
6. Da Firenze a Prato ed a Poggio Cajano	»	30
7. Da Verona a Dossobuono (ferrovia Verona-Legnago)	»	7
8. Da Palermo a Trapani	»	188
9. Da Ciampino a Nemi	»	24
	Chil.	606

Essendosi poi approvata con R. Decreti del 23 maggio 1880 la concessione delle linee:

10. Da Napoli a Bajano	»	38
11. Da Sassuolo per Modena a Mirandola, con diramazione a Finale, facente parte delle linee di 4.ª categoria delle complementari	»	70
Il complesso delle linee concesse all'industria privata a tutto il 1880 risulta di	Chil.	714

Su ciascuna delle dette linee la Relazione ci offre particolareggiate notizie, di cui noi accenneremo soltanto le principali:

a) Per la ferrovia da Gozzano ad Alzo, non fu data alcuna disposizione pel proseguimento dei lavori di questo tronco, che manca a compimento della linea da Novara ad Alzo; della quale 36 chil., da Novara a Gozzano, sono già aperti all'esercizio sino dal 10 marzo 1864.

b) Delle ferrovie Oristano-Ozieri ed Ozieri-Terranova (Ferrovie Sarde del 2.º periodo), la cui lunghezza, prevista nei progetti di massima in chil. 184 + 389, in seguito a più accurati studii risultò invece di chil. 189 + 611, e di cui alla fine del 1879 erano già aperti all'esercizio 31,750 m., nel corso del 1880 furono posti in servizio altri chil. 136. I lavori del tronco da Monti a Terranova, che ancora restavano a compimento delle suddette linee, allo scadere del 1880 erano molto bene avanzati, compreso il perforamento della galleria Monti, lunga 630 m.

Per tali lavori la Società aveva già erogato la somma di L. 5,182,800, che, aggiunta a quella di L. 32,140,992 già erogata precedentemente, forma la spesa totale approssimativamente incontrata dalla Società a tutto il 1880 per l'eseguimento degli obblighi assunti colla Convenzione del 1.º maggio 1877.

La Relazione tributa poi giusta lode alla solerzia della Società stessa, la quale, a tenore della detta Convenzione, era obbligata a dar compiuto l'ultimo tronco pel 19 giugno 1883, mentre alla fine del 1880 esso trovavasi già in costruzione avanzata; e venne di fatto aperto il 15 marzo 1881, cioè con larga anticipazione sulle previsioni della Convenzione.

c) Rispetto alle ferrovie da Termoli alla linea Foggia-Napoli ed Aquila-Rieti, la Relazione contiene, per maggior chiarezza, particolari ragguagli, in distinti paragrafi, su quanto fu fatto a tutto il 1880 sulle linee da Benevento a Campobasso, da Campobasso a Termoli, e da Aquila a Rieti.

Quanto alla prima (Benevento-Campobasso), i lavori furono intrapresi nel luglio 1880, e furono sviluppati con discreta attività nel corso dell'anno. Secondo le notizie fornite dall'Ufficio tecnico governativo, le spese fatte dalla Società nel 1880 rileverebbero a L. 791,500.

Quanto alla seconda (Campobasso-Termoli), sotto la data del 31 maggio 1880, la Società concessionaria sottoponeva all'approvazione ministeriale il progetto per la costruzione del 1.º tronco di questa ferrovia, che sviluppasi per m. 27,263 fra l'asse del fabbricato definitivo pei viaggiatori nella Stazione di Termoli, e la Stazione di Ururi. E sotto la data del 27 dicembre 1880, la Società presentava pure il progetto del 2.º tronco, compreso fra Ururi e la Sella dopo la Stazione di Casacalenda, cioè sino al chil. 50 + 414.

In seguito alle date approvazioni, la Società aveva largo campo di spiegare la sua attività nell'anno 1881.

Quanto poi alla terza linea (Aquila-Rieti), sotto la data del 17 marzo 1880, veniva dalla Società concessionaria presentato il progetto del 1.º tronco, compreso fra l'asse della Stazione di Aquila ed il chilom. 8 + 659. Siccome però insorse questione circa la scelta del tracciato per Rocca di Corno o Pellescritta, così ben poco vi si è lavorato durante il 1880, essendosi la Società limitata ad appaltare i soli lavori compresi nei primi 1255 m. della tratta comune ai due tracciati in contesa.

Questa fu più tardi decisa colla preferenza del tracciato per Rocca di Corno, con decreto del 24 gennaio 1881; e successivamente, con decreto del 17 febbraio, venne pure approvato il progetto del 3.º tronco, che dalla località detta Sella di Corno conduce, con uno sviluppo di m. 5,259.37, alla Stazione di Rocca di Corno.

Dopo di che, furono tosto disposti gli appalti ed intrapresi i lavori, che alla fine del 1.º semestre 1881 erano condotti al punto da potersi con fondamento prevedere di aprire all'esercizio per la fine dell'anno il primo tronco, di circa 9 chil., fra la Stazione di Aquila e quella di Sassa

Tornimparte, e di aprire gli altri 15 chilometri sino alla Stazione di Rocca di Corno nel giugno 1882.

d) Circa la ferrovia da Verona a Dossobuono, si annuncia che, in seguito all'assicurato regolare servizio fra Verona e Dossobuono mediante il trasporto nella Stazione di Verona della diramazione al così detto bivio di Mantova, per cura dell' Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, il Governo ha deciso di sospendere l'esecuzione del suddetto tronco, che manca a completare la linea Verona-Legnago.

La Provincia di Verona rimane però obbligata ed eseguire quel tronco di complemento, qualora dal Governo ne venisse fatta domanda, a termini dell'art. 7 del Capitolato annesso alla Convenzione del 1874 per la concessione di quella ferrovia alla Provincia medesima.

e) Della ferrovia Palermo-Trapani, che misura una lunghezza totale di chil. 188 + 558, nel 14 marzo 1880 veniva inaugurato l'esercizio del primo tronco di 46 chil. da Palermo a Partinico; ed il 10 di luglio successivo si poneva in esercizio il tronco da Trapani a Castelvetrano, dello sviluppo di 74 chil. Alla fine del 1880 restava pertanto da aprire all'esercizio il tronco intermedio, di 68 chil., fra Partinico e Castelvetrano. I lavori relativi erano però molto avanzati, e si spinsero attivamente in modo che col 5 giugno 1881 si potè percorrere la intera linea da Palermo a Trapani.

La spesa incontrata per questa linea dalla Società concessionaria, secondo i rapporti trasmessi al Ministero dei lavori pubblici, ascenderebbe complessivamente a lire 33,427,937.46.

f) Per le ferrovie da Ciampino a Nemi e da Napoli a Bajano, sino alla fine del 1880 non vi fu alcun principio di lavoro; benchè per quest'ultima sia fissato al concessionario ing. Giovanni Frontini il termine del 13 maggio 1883 pel compimento della intera linea, di chil. 38, colla presunta spesa di L. 3,182,797.20, compreso il materiale mobile.

g) Anche per la ferrovia da Sassuolo a Modena per Mirandola a sezione ridotta, della lunghezza di chil. 70, non venne eseguito alcun lavoro nel 1880, ma la Provincia concessionaria si adoperò a preparare i relativi appalti.

Per la ultimazione di questi lavori è fissato il termine di tre anni decorribili dalla data della concessione, e quindi sino all'11 maggio 1883. —

A completare i cenni sulle costruzioni di ferrovie concesse all'industria privata, la Relazione si occupa dello stato di avanzamento dei lavori della grande Galleria del Gottardo e delle linee d'accesso nel 1880; ma noi crediamo inutile seguirla in questa parte, trattandosi d'opere sulle quali si ebbero notizie posteriori ed anche recentissime.

Nel prossimo numero chiuderemo la nostra rassegna, parlando dell'Appendice alla Parte III, relativa ai *Tramways* a vapore.

(*Continua*).

IL RISCATTO DELLE FERROVIE

IN GERMANIA

Il Governo tedesco aveva fondato delle grandi speranze sul riscatto, da parte dello Stato, delle linee sino ad ora esercitate da Compagnie, e sulla creazione di un Ministero delle ferrovie, che n' era la conseguenza. Non si è forse dimenticato con quale tenacità il principe Bismarck ha proseguita l'esecuzione di queste sue misure, che avevano sollevato nell'opinione pubblica e nelle Camere un'opposizione molto accentuata. Per vincere le ultime resistenze, il gran Cancelliere aveva fatto valere, tra gli altri argomenti, la necessità di concentrare nelle mani del Governo il monopolio dei trasporti per ferrovia. Non era che sotto questa condizione che si poteva, secondo lui, effettuare l'unificazione delle tariffe, produrre l'unione colle linee austriache, ed abbassare il prezzo di trasporto.

Presentemente, dopo un'esperienza di parecchi anni, si può rendersi conto. dell'efficacia del sistema preconizzato da Bismarck. Le tariffe sono unificate? Vennero esse semplificate? Ha il Governo realizzate le economie promesse al pubblico? Il commercio, le industrie ed i contribuenti hanno di che lodarsi del riscatto? Ha il Governo posto in esecuzione i suoi piani di miglioramento, che dovevano porre le linee tedesche al disopra di quelle degli altri paesi d'Europa?

Un'importantissima discussione, avvenuta nel Reichstag, ci permette di rispondere a queste domande.

Nella seduta del 5 dicembre p. p., il deputato Shrarer ha chiesto che cosa si fosse fatto della legge sulle ferrovie, la quale doveva essere presentata nell'ultima sessione; ed ha verificato che la questione non aveva fatto un passo da due anni. Era stata nominata una Commissione per studiare la riforma delle tariffe, soprattutto dal punto di vista della loro uniformità per l'Impero e per le contrade limitrofe. I lavori della Commissione non vennero a nessuna conclusione, ed il Governo ha dichiarato che l'uniformità gli sembrava assai difficile da applicarsi, così nel presente, come nel futuro.

Il signor Koersi, nel rispondere al sig. Schrarer, quale commissario del Governo, dovette fare la confessione che i lavori preparatorii per una legge sulle ferrovie non erano avanzati. Prima di prendere una decisione, il Ministero voleva aspettare che la situazione economica si consolidasse; e nelle attuali circostanze, esso non poteva estendere, con una legge, le attribuzioni del Ministro per le ferrovie.

Questa oscura risposta non era adatta a dare soddisfazione al Parlamento. Il signor Berchtemann è ritornato alla carica. col dichiarare che il Ministro delle ferrovie era ridotto all'impotenza. Sottoposto all'influenza ed alle fluttuazioni della politica, egli non dispone di qualsiasi autorità. È questa influenza politica, che compromette la riforma delle tariffe e impedisce l'unione delle linee tedesche con quelle austriache. « La soppressione delle tariffe differenziali — ha aggiunto il signor Berchtemann — ha « migliorato la nostra situazione? Niente affatto; lo scopo « di questa misura, che era di proteggere i nostri pro« duttori, è completamente fallito. Berlino riceve sempre « da due a tre milioni di segale estere; l'importazione è « sempre la stessa, ma la strada che ve la mena è mu-

« tata: non è più la ferrovia, ma la navigazione che se « ne è incaricata. Il frumento russo passa ora sopra navi « svedesi e norvegiane a Stettino, e penetra per acqua; e « lo stesso avviene sul Reno. L'esportazione per l'Austria « si fa per acqua, con detrimento delle nostre ferrovie; e, « per ultimo, è il contribuente che paga le spese di questa « politica ».

Il deputato Perrot ha poscia trattata la questione dell'uniformità delle tariffe. Egli ha dimostrato che nulla era stato fatto in questo senso, e che presentemente le tariffe erano tanto nnmerose, da non poterle riunire in un volume. Ne esistono più di 1000, ed ogni giorno se ne creano di nnove. Non avvi più nel Ministero un Ufficio d'informazioni capace di illuminare gl'industriali sulle tariffe. « In Francia — disse egli chiudendo il suo discorso — le « tariffe sono pubblicate, riunite in un volume; da noi « non si può ottenere questa classificazione ».

Ci manca lo spazio per analizzare i discorsi di molti oratori, che hanno chiesto la parola, e che tutti sono stati unanimi nel condannare il sistema attuale.

Tuttavia le confessioni del sig. Sonnemann, che si è dichiarato partigiano dell'esercizio delle ferrovie da parte dello Stato, sono talmente istruttive, che ci è impossibile di non darne il sunto: « Non faccio dei complimenti alla « Prussia — disse egli — per la sua amministrazione. « Dopo che essa ha riscattate le ferrovie, giammai si udi« rono tanti lagni e reclami ».

Il Governo ha riconosciuto implicitamente la giustezza delle critiche di cui era oggetto. I suoi commissarii non hanno potuto confutare alcuno dei fatti incriminati, nè rilevare un solo errore di cifre o d'apprezzamento. Alla fine, come al principio della discussione, essi rifugiaronsi dietro vaghe promesse pel futuro, senza formulare un programma preciso.

Dal complesso di questa lunga discussione risulta chiaramente, che il riscatto da parte dello Stato tedesco delle linee esercitate dall'industria priveta ha dato dei risultati assolutamente contrarii a quelli che si aspettavano. Si era promessa l'unificazione e la semplificazione delle tariffe: ora le tariffe sono più numerose e più complicate che mai. La soppressione delle tariffe differenziali doveva profittare ai produttori nazionali: ora i prodotti esteri arrivano come pel passato, ed a minor prezzo, sui mercati tedeschi. Quanto ai viaggiatori, questi attendono ancora una riduzione di tariffa.

L'esperienza tentata dal Bismark è dunque concludente. Sono Tedeschi che la fecero a loro spese; ma i risultati ottenuti non ispirano nessuna voglia di imitarli.

Così scrive la *Perseveranza* del 6 corr.; però nel *Moniteur des intérêts matériels*, dell'8, leggiamo:

Si annnuncia come certo che alla Camera prussiana, alla prossima ripresa de' suoi lavori, verrà presentata una serie di progetti di legge relativi al riscatto, da parte dello Stato, di parecchie ferrovie. Esse sono: la ferrovia Bergisch-Maerkisch, Rhein-Nahe, Berlin-Goerlitz, Cottbus-Grossenheim, Maerkisch-Posen, Ruhr-Sieg, nonchè la linea della Turingia. E poco appresso il Governo sottoporrà alla Camera alcune proposte circa l'acquisto della ferrovia Berlin-Anhalt.

Ecco lo sviluppo delle suddette linee:

Maerkisch-Bergisch	Chil. 1,292.32
Rhein-Nahe	» 125.60
Berlin-Goerlitz	» 329.22
Cottbus-Grossenheim	» 154.74
Maerkisch-Posen	» 272.63
Ruhr-Sieg	» 143.24
Turingia	» 563.90
Berlin-Anhalt	» 428.73

Trattasi dunque del riscatto complessivo di 3,244 chil.

SUL NUOVO SISTEMA DI LOCOMOTIVE
DI A. COTTRAU

Dall'egregio nostro amico comm. ing. Alfredo Cottrau riceviamo copia di una lettera a lui diretta dal chiaro professore Colombo di Milano (e che egli ci prega di pubblicare), relativa al suo nuovo sistema di locomotive, di cui parlammo, in apposita *Bibliografia*, nel nostro numero del 28 dicembre p. p.

Questa lettera ha un particolare valore, attesochè risponde alle lettere del Cottrau pubblicate in altro periodico, nelle quali erano sottoposti all'esame dell'ing. Colombo i varii dubbii e le osservazioni mosse sul nuovo sistema di locomotive di cui si tratta.

E anche da notarsi che il prof. Colombo, il quale già dichiarò, in una sua lettera del 14 dicembre, trovare nuova ed ottima l'idea del Cottrau, aveva però emesso il dubbio che il nuovo sistema di locomotive non fosse vantaggioso per le grandi linee, ma soltanto per le ferrovie economiche ed i *tramways*; ed ora, in seguito a nuovo esame della questione, ammette che l'applicazione del detto sistema sarà quasi sempre vantaggiosa anche alle grandi linee, purchè non assolutamente di primissimo ordine.

Ecco la lettera del Colombo:

Milano, 5 gennaio 1882.

Carissimo signor Cottrau,

Mille perdoni d'aver tanto tardato a rispondere alle vostre lettere del 25 e del 26 scorso.

Ho letto attentamente le obbiezioni mossevi. In realtà, quella che mi ha maggiormente colpito fu l'obbiezione relativa allo squilibrio fra *potere motore e aderente*, mossavi dal comune amico L.... Se non che, dopo la limitazione che voi stesso avete stabilita circa l'applicazione del vostro sistema, tanto nel rispetto della natura della linea, quanto relativamente alla classe di locomotive (*), alle quali la trasformazione si potrebbe applicare con vantaggio, e specialmente dopo aver visto il disegno e la calcolazione della locomotiva progettata dall'ing. Bouvret sui vostri dati, mi son modificato nella mia opinione. E quindi non esito a confessarvi, che anche il mio appunto sulla attitudine del vostro sistema alle grandi linee ferroviarie ha perduto ai miei occhi una parte del suo valore; ammesso sempre, come convenite voi stesso, che per le veramente grandi

(*) Il Cottrau dichiara nella sua lettera che, nel caso di una ferrovia di *pianura assoluta*, il suo sistema non è vantaggioso, come pure che l'applicazione del sistema alle locomotive *ad un solo asse motore* è poco utile.

linee, o arterie di prim'ordine (qual'è p. es. la linea Milano-Bologna-Firenze-Roma) il sistema non sarebbe vantaggiosamente applicabile. Ma per molte altre linee ferroviarie, come quelle da voi citate, e nel modo da voi indicato, non v' ha più dubbio per me che l'applicazione del sistema è possibile, e nella maggior parte dei casi vantaggiosa. Si intende che, quantunque nessuno sia più convinto di me che il mio parere ha ben poco valore, nondimeno voi potete pubblicare questa e la precedente mia lettera, se credete conveniente di farlo.

Ho trasmesso immediatamente il disegno e la calcolazione Bouvret all'egregio comm. Benazzo. L'Alta Italia è sicuramente in condizioni di far la prova del vostro sistema meglio di altre Aziende ferroviarie; e sarebbe per voi un bel trionfo.

Grazie di cuore delle vostre gentili espressioni a mio riguardo, e una stretta di mano del vostro.

Aff mo G. Colombo.

Informazioni Particolari

del *MONITORE*

CONFERENZE PEI SERVIZI DIRETTI PEL GOTTARDO

Come abbiamo annunziato nel numero precedente, ebbero luogo in Milano nei giorni 5, 6 e 7 corr. le conferenze per la istituzione dei servizii diretti tra le Ferrovie italiane e le estere interessate nel valico del Gottardo. Al detto convegno intervennero i rappresentanti delle varie Amministrazioni, qui appresso indicati:

Per le Ferrovie dell'Alsazia e Lorena:
Sig. Mebes, Consigliere intimo imperiale e Direttore generale — Sig. Breithaupt, Direttore — Sig. Riedel, segretario.

Per la Ferrovia del Gottardo:
Sig. Zinng, Presidente della Direzione — Sig. Düggeli, Capo dell'Ufficio commerciale.

Per la Ferrovia Centrale Svizzera:
Sig. Vischer, Presidente della Direzione — Sig. Husler, membro del Comitato della Direzione.

Per le Ferrovie Belghe dello Stato:
Sig. Garnir, Capo del Servizio commerciale — Signor Stevens, Agente commerciale.

Per le Ferrovie del Great-Eastern:
Sig. Gooday, Direttore — Sig. Huber, Ispettore.

Per le Ferrovie del South-Eastern:
Sig. Tyrwoleitt, Deputato della Direzione.

Per l'Agenzia Continentale inglese:
Sig. Uytbork, Agente continentale — Sig. Crooy, plenipotenziario.

Per le Ferrovie Meridionali italiane:
Sig. Prato, Capo del Controllo Prodotti.

Per le Ferrovie dell'Alta Italia:
Sig. Massa, Direttore dell'Esercizio — Sig. Melisurgo, Ispettore principale — Sig. Ottolenghi, Ispettore principale — Sig. Pirola, Ispettore Capo dell'Ufficio tariffe — Sig. Schönbeck, Segretario.

Le diverse Amministrazioni svizzere e tedesche interessate nella Conferenza, ma che non avevano inviato appositi delegati, erano rappresentate dalle Ferrovie dell'Alsazia e Lorena e del Gottardo; le Ferrovie Romane dai delegati dell'Alta Italia.

Nel giorno 5, il comm. Massa, assunta la presidenza, aperse le seduta col dare, in idioma francese, il benvenuto ai rappresentanti delle Ferrovie estere, che vollero colla loro presenza in Milano iniziare gli accordi per trarre profitto dal meraviglioso successo del traforo del Gottardo, stringere vieppiù quella fratellanza delle Nazioni, che è intento supremo di un'opera così gigantesca e scopo finale di tutti gli Stati che vi contribuirono. Ricordò assai opportunamente come in altri tempi, vagando pei colli del Cenisio, egli trovasse colà un sentiero alpestre, segnato con una modesta lapide e colla iscrizione: *Caesa rupe, patuit via;* questa iscrizione che, con probabilità di fondamento, attribuì ad un qualche pastore d'anime od istitutore di villaggio, parve a lui significasse, con efficace laconismo, quanto vantaggio si potesse ritrarre dall'apertura di una nuova comunicazione fra gli abitanti di quelle alpestri regioni. Con quanta maggiore ragione, soggiungeva, non devesi ora inneggiare alla novissima via, che congiungerà sulle ali della vaporiera i popoli della dotta Germania con quelli della ferace Italia?

Nei rappresentanti delle Ferrovie estere convenuti a Milano, il comm. Massa salutava pertanto i messaggieri dell'auspicato e lieto accordo, con cui i benefizii del valico alpino recentemente aperto prenderanno forma concreta di comune interesse, e resteranno quindi pegno sicuro ed incrollabile della unione di popoli, i quali già prima d'ora nutrivano l'uno per l'altro stima e riverenza grandissime.

Al cortese saluto rispose, in lingua tedesca, il signor Mebes, ringraziando ed esprimendo la soddisfazione dei delegati stranieri per l'accoglienza che nelle loro persone si faceva dalle Amministrazioni italiane ai paesi da loro rappresentati; dicendosi poi personalmente lieto di aver potuto, in questa propizia congiuntura, visitare la penisola italiana, raffermandosi così in lui, come ne' suoi colleghi, la ammirazione sempre provata per il *bel paese*, e la loro stima profonda pegli Italiani.

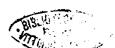
Dietro invito del comm. Massa, il sig. Zinng spiegò gli intendimenti delle Amministrazioni tedesche e svizzere, rappresentate nella Conferenza, sulle questioni della ripartizione del traffico fra i valichi del Brennero e del Gottardo, e della istituzione delle tariffe del servizio diretto per la nuova via.

I concetti esposti dal sig. Zinng formarono argomento di discussione fra i convenuti, specialmente per quanto riguardava la ripartizione del traffico; si venne poi alla conclusione che i delegati italiani avrebbero studiato le proposte dei loro colleghi, comunicando a questi gl'intendimenti definitivi delle Ferrovie italiane sull'argomento non più tardi del 18 corr.; alla quale data deve avere luogo perciò una Conferenza a Francoforte.

Sulla istituzione delle tariffe dirette, via Gottardo, i delegati italiani dichiararono che si sarebbero applicate le basi del servizio interno, già in vigore nelle tariffe italo-germaniche, e che a tutti i transiti internazionali si intende fare eguale trattamento.

Nel giorno 6 si discusse la istituzione di un servizio diretto fra l'Italia, il Belgio e l'Inghilterra, per la Svizzera e la Germania, approfittando del nuovo valico alpino. La Compagnia Centrale Svizzera cercò dimostrare di non poter prestarsi a questo servizio, in causa di un trattato già da essa concluso colle Ferrovie francesi dell'Est. Ma i rappresentanti delle altre Amministrazioni ritennero che siffatta opposizione non era abbastanza giustificata, contraria alla Convenzione internazionale degli Stati sovvenzionanti il traforo del Gottardo, e non corrispondente allo scopo che quegli Stati avevano prefissato, contribuendo con grave sagrifizio pecuniario alla colossale intrapresa.

Riservata la questione di diritto. che sarà risolta in sede amministrativa superiore, rimase pertanto fissato che il servizio italo-tedesco-belga-inglese, via Gottardo, per viaggiatori, bagagli e merci, dovrà attivarsi; e le Amministrazioni interessate scambieranno per esso opportune intelligenze, sulle basi delle dichiarazioni fatte dai rispettivi delegati alla Conferenza.

Nel giorno 7, fra i rappresentanti delle Ferrovie del

Gottardo e quelli delle Ferrovie italiane, vennero infine scambiati gli accordi per la attivazione del servizio diretto fra l'Italia e la Svizzera.

I processi verbali delle discussioni avvenute e delle intelligenze passate nelle varie fasi della Conferenza, furono firmati da tutti i delegati presenti; ed in tal modo può dirsi ormai stabilito il fondamento dell'importante fatto, che ansiosa l'Italia attende, e dal quale si ripromette vantaggio grandissimo pel proprio avvenire commerciale.

Siamo in grado di annunziare che, in esecuzione della legge per la proroga dell'esercizio provvisorio governativo della rete ferroviaria dell'Alta Italia, il Ministro dei lavori pubblici ha invitato il Consiglio d'amministrazione di detta rete a fare le proprie proposte di modificazioni al Regolamento 6 marzo 1879.

Il Consiglio d'amministrazione, convinto fino dai primi mesi del 1880 che il citato Regolamento dovesse, pel miglior andamento delle cose, essere in alcune parti modificato, e specialmente nella parte che riguarda le attribuzioni della Direzione dell'Esercizio, che voleva ampliate, aveva in sua seduta del 22 aprile di detto anno deliberate le modificazioni stesse, trasmettendole al competente Ministero.

Il contrario parere della Corte dei conti rese allora vane le istanze di approvazione delle medesime e di quelle altre che il Ministro dei lavori pubblici aveva introdotto pur esso.

Colla suddetta legge però l'approvazione delle modificazioni del menzionato Regolamento essendo devoluta al Ministro, la procedura si semplifica; per cui siamo assicurati che fra breve uscirà il Regolamento modificato, e conterrà le ulteriori proposte che il Consiglio stesso farà, anche tenuto conto di quanto l'esperienza di questi ultimi due anni ha potuto insegnare.

><

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha compilato un prospetto di confronto delle quantità e dei prodotti verificatisi pei trasporti di passeggeri fra Milano e tutte le altre Stazioni dal 1.° maggio a tutto ottobre 1881, durante il quale periodo fu aperta l'Esposizione Nazionale, e nell'eguale periodo del 1880.

Dal prospetto medesimo si ricava che il movimento dei soli passeggeri diede nel detto periodo del 1881 un prodotto di quasi tre milioni superiore al prodotto del movimento nel corrispondente periodo del 1880.

><

Sappiamo che l'Amministrazione delle strade ferrate predette ha deliberato di continuare ad impiegare, come ha fatto sinora, le catene di sicurezza nell'agganciamento dei veicoli.

><

Ci consta che dall'Amministrazione medesima vennero date le necessarie disposizioni, affinchè i provvedimenti concordati colle Ferrovie Meridionali e Romane, circa le Commissioni miste nei casi di furti o manomissioni interessanti più Amministrazioni, abbiano ad entrare tosto in vigore.

><

Ci risulta che, oltre le 40 locomotive già aggiudicate nel 1881 ed in via di costruzione, l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia provvederà quanto prima alla fornitura di altre 50 locomotive, da somministrarsi nel più breve termine possibile, affine di soddisfare ai sempre crescenti bisogni del servizio.

Le suddette 40 locomotive furono aggiudicate, come fu già annunciato a suo tempo, alle Ditte seguenti:

Società *Vulcan* a Stettino	N. 11
Henschel di Cassel	» 17
Maffei di Monaco	» 4
Pietrarsa	» 4
Nelle Officine dell'Alta Italia (trasformate)	» 4
Totale	N. 40

><

Ci mandano da Catania che l'Ufficio locale della Società delle Strade ferrate Meridionali ha completato il progetto per la costruzione di una Stazione fra quelle di Canicatti e Campobello, della linea Catania-Licata, nella località denominata Garbuscia, fra i chilometri 159 e 160 da Catania. L'importo dei lavori preventivati ammonta in complesso a L. 80,000.

Fra le Stazioni di Canicatti e di Campobello intercede una distanza di circa 17 chilometri, e la nuova Stazione è progettata a metà della distanza stessa; per cui riuscirà utilissima all'esercizio della linea preindicata, sulla quale molti sono i treni straordinarii e facoltativi, che occorrono per soddisfare alle esigenze del servizio merci.

><

Dal suddetto Ufficio è stato pure completato un altro progetto per la continuazione delle opere di consolidamento e di sistemazione generale della Stazione di Messina. Le opere preventivate in progetto, consistenti nell'ampliamento della piattaforma stradale e nella costruzione di un muro di cinta, importano la spesa di L. 120,000.

><

Ci scrivono da Firenze che l'Amministrazione delle Strade ferrate Meridionali avrebbe proposto al Ministero dei lavori pubblici di cedere, pel servizio della rete Calabro-Sicula, e precisamente pei treni diretti della linea Napoli-Reggio di Calabria, due vetture miste con compartimenti a letti e latrina, che l'Amministrazione predetta aveva ordinato pel servizio della propria linea da Bologna a Napoli.

><

Ci scrivono da Catania che quella Prefettura ha rassegnato al Ministero dei lavori pubblici le deliberazioni consigliari dei Comuni di Catania, Caltagirone, Militello, Vizzini, Grammichele, Licodia-Eubea, e Scordia, per riunirsi in Consorzio, allo scopo di assumere a loro carico la quota di contributo provinciale per la costruzione della linea di 3.ª categoria da Valsavoja a Caltagirone. La comunicasione al Ministero delle predette deliberazioni ha per iscopo di far si che sia provveduto alla costituzione definitiva del detto Consorzio.

A proposito della ferrovia da Valsavoja a Caltagirone, sappiamo poi che il Ministero dei lavori pubblici ha disposto recentemente che l'Ingegnere-Capo del Genio civile di Catania provveda alla esecuzione del progetto definitivo della linea stessa.

><

Ci scrivono da Caltanissetta che quella Direzione tecnica governativa per le Strade ferrate ha sottoposto all'esame del Ministero dei lavori pubblici il progetto di binarii da costruirsi fra la Stazione di Licata ed il porto.

Il costo complessivo dei lavori contemplati nel progetto ammonta a L. 337,000. L'importo però delle opere da appaltare rileva a sole L. 244,000, essendo escluse dall'appalto le espropriazioni e l'acquisto del materiale di armamento.

Il progetto in parola mira al doppio scopo di facilitare alla Società esercente i trasporti di carbone dal loro sito di deposito alla Stazione di Licata, al quale uopo dovrà essere costruita apposita diramazione; e di soddisfare alle esigenze del commercio degli zolfi; per cui è prevista la costruzione di un binario, che rasenta le case e passa in prossimità del mare, e servirà quindi convenientemente a quel commercio. Quest'ultimo binario ha però un carattere provvisorio, imperocchè, quando sarà ultimato il porto e sarà in corso la costruzione dei magazzeni generali, dovrà essere trasportato fra i detti magazzeni ed il mare.

Lo sviluppo del binario principale da costruirsi sul tronco di allacciamento, di che trattasi, comprese le due diramazioni, misura in complesso m. 1,430.

><

Abbiamo da Modena che la Impresa costruttrice della linea Sassuolo-Modena-Mirandola-Finale ha iniziato i lavori di costruzione della linea stessa, dando mano al rilevato stradale in prossimità della ferrovia Bologna-Piacenza.

><

La Società delle Strade ferrate Meridionali ha autorizzata la Stazione di Salandra-Grottole alla distribuzione dei biglietti di andata e ritorno per Potenza.

><

La Prefettura di Torino ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici la domanda della Società anonima dei *tramways* di Torino per la concessione di una linea di *tramways* a vapore sulla strada nazionale di Casale da Gassino a Brusasco, in prolungamento di quella già in esercizio da Torino a Gassino; e di un'altra linea che, percorrendo la strada nazionale del Gran San Bernardo, si staccherebbe dalla linea preaccennata, e tenderebbe a Chivasso.

Sappiamo che, sulla domanda di concessione di che trattasi, ha già riferito favorevolmente l'Ingegnere-capo del Genio civile di Torino.

><

In seguito a parere favorevole del Consiglio superiore, il Ministro dei lavori pubblici ha approvato il progetto definitivo del tronco di ferrovia da Rocca di Corno a Ponte Santa Margherita, della linea Aquila-Rieti, presentato dalla Società delle Strade ferrate Meridionali.

Il detto tronco ha la lunghezza di m. 17,320, e la spesa relativa è preventivata in L. 10,600,000, compreso l'importo del materiale mobile. Ne risulta perciò una spesa media per chilometro di L. 610,300 circa.

Il termine previsto per la ultimazione dei lavori è di anni tre.

Le opere d'arte principali preventivate sono le seguenti: un viadotto in 4 luci, di m. 15 ciascuna; un altro in 4 luci, di m. 12 ciascuna; uno in 3 luci, di m. 8 le estreme e di m. 12 la intermedia; ed uno in 7 luci, di m. 12 ciascuna; tre ponti, della luce di m. 10; e tre ponti obliqui in ferro, della luce di m. 25 ciascuno.

Oltre alle preindicate opere d'arte, ne sono da eseguire N. 49 minori, con luce varia fra m. 0.80 e 6.

Le gallerie progettate sono in totale 14, e la loro lunghezza complessiva raggiunge i m. 5,175. La più lunga misura m. 690.

Sono progettate due Stazioni, una per l'abitato di Rocca di Corno, e l'altra per quelli di Antrodoco e Borgo Velino; ed una fermata pel paese di Rocca di Fondi.

Per l'alloggio del personale di sorveglianza della strada sono preventivate 20 case cantoniere, delle quali 11 doppie e 9 semplici. E per mantenere la continuità della viabilità ordinaria, sono da eseguirsi 14 passaggi a livello, dei quali 9 per strade comunali e mulattiere, e 5 per strade provinciali.

L'andamento planimetrico del tronco è diviso in m. 6,740 di allineamenti retti, ed in m. 10,580 di tratti in curva, con un raggio minimo di m. 250.

L'andamento altimetrico è così ripartito: pendenze al 35 p. 0[00 m. 6,400; dal 28 al 33 p. 0[00, m. 4,560; dal 19 al 28 p. 0[00, m. 1,880; dal 12 al 18 p. 0[00, m. 2,710: orizzontali m. 1,770.

><

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 2 al 7 gennaio 1882.

Furono approvati:

Un progetto per impianto del servizio merci a piccola velocità nella Stazione di Porcari, lungo la ferrovia Firenze-Pisa;

Un progetto di condotta d'acqua pel rifornitore della Stazione di Rieti, nella ferrovia Aquila-Rieti;

Un progetto per la costruzione del tronco della strada provinciale di 2ª serie Forino-Bracigliano-Sarno, compreso tra il Cerro dei Rossi, sulla provinciale Forino-Moschiano, ed il Piano del Salto, sul confine Salernitano in provincia di Avellino;

Un progetto per la costruzione del tronco della strada provinciale di 2ª serie Roccadaspide-Bellosguardo-Sant'Angelo Fasanella, compreso fra la sponda destra del Calore ed il Cimitero di Corleto, in provincia di Salerno;

Un progetto per la costruzione del tratto della strada provinciale di 2ª serie dall'Osteria del Cerchio ad Alfedena, compreso fra l'abitato di Barreo e quello di Alfedena in provincia di Aquila;

Un progetto per l'abbassamento della Chiusa dei Monaci e relativa sistemazione del tratto del Canal Maestro della Chiana tra la detta Chiusa ed il ponte della ferrovia Roma-Firenze, in territorio di Arezzo;

Un progetto per la costruzione di banca esterna alle coronelle Ruina, Saracco, Termani e Zocca, nell'arginatura destra di Po, in Comune di Copparo, provincia di Ferrara:

Ed un piano d'ingrandimento della città di Torino nella parte oltre Po, a settentrione del viale alla Villa della Regina.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie complementari — Lo stato dei progetti per le nuove ferrovie complementari al 31 dicembre p. p. risulta essere il seguente:

94 progetti appaltati od in corso d'appalto, della lunghezza di chil. 888.878, dell'importo totale di L. 143,264,843, e di L. 116,633,253 a base d'asta.

11 progetti già ammessi dal Consiglio di Stato, della lunghezza di chil. 86,158,943, dell'importo totale di lire 15,253,943, e di L. 13,120.18 a base d'asta.

5 progetti già ammessi dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, della lunghezza di chil. 75,539, dell'importo totale di L. 9,639,835, e di L. 6,466,476 a base d'asta;

9 progetti in esame presso il Consiglio di Stato, della lunghezza di chil. 95,513, dell'importo totale di lire 27,737,596, e di L. 24,555,796 a base d'asta.

16 progetti in esame presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici, della lunghezza di chil. 159,282, dell'importo totale di L. 42,944,382, e di L. 36,104,493 a base d'asta.

6 progetti rinviati alle Direzioni per modifiche, della lunghezza di chil. 54.933, dell'importo totale di L. 30,826,503, e di L. 28,768,910 a base d'asta.

E complessivamente: 131 progetti, della lunghezza di chil. 1,360.283, dell'importo totale di L. 269,667,152, e di L. 225,649,108 a base d'asta.

Ferrovie Romane. — Con R. Decreto del 6 corr. furono nominati membri del Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie Romane i signori: Sacerdoti, Nobili, Puccini, D'Amico, Dini, Guglielmi, Bignami, Caldini, Voghera Venceslao. Entravano in funzione il 9 corr. — Il comm. Callisto Bertina continua a reggere la Direzione generale.

— La Commissione liquidatrice per la Società delle Strade ferrate Romane, presieduta dal comm. E. Deodati, annuncia che, dopo essersi regolarmente costituita, ha fissato la sua residenza presso la Direzione generale delle Strade ferrate medesime, dietro consenso del Ministero: e non appena abbia potuto formulare il regolamento, mettendosi d'accordo col Governo, per la presentazione, verifica ed annullamento delle Azioni, in esecuzione della Convenzione approvata con la legge del 29 gennaio 1880, ne darà avviso pubblicamente agli azionisti.

— Leggesi poi nella *Libertà:*

Da diverso tempo le Ferrovie Romane hanno cominciato i lavori per l'impianto del doppio binario sulle linee di Orte e di Napoli, ed hanno dato una grande spinta ai lavori di ampliamento e di sistemazione della Stazione di Roma.

Il collocamento del doppio binario sarà per ora limitato, per la linea di Napoli, fino alla Stazione di Ciampino, e per la linea di Orte fino alla Stazione del Portonaccio.

Succursale dei Giovi. — I giornali di Genova hanno per telegrafo da Roma, 8:

È smentito che la Commissione tecnica, incaricata dal ministro Baccarini di esaminare i tracciati per la Succursale dei Giovi, abbia prasentato conclusioni favorevoli alla linea di Valle Stura.

Si conoscono le concluzioni della relazione. In essa, quantunque si manifesti un vago desiderio di favorire la linea di Valle Stura, sono notevoli i dati tecnici, pienamente favorevoli a quella di Valle Scrivia. Tra le altre cose, vi è detto che la linea di Valle Stura, fatta a doppio binario, costerebbe 38 milioni e mezzo, e che, rispetto al tempo, richiederebbe il doppio di quanto bisognerebbe per la costruzione della linea di Valle Scrivia.

Ferrovia Parma-Spezia — Scrivono da Parma, 31 dicembre, alla *Perseveranza*:

Sulla Parma-Spezia, il pieno stradale fino a Tornovo è pressochè compiuto, ed in autunno si calcola che possa essere percorso dalla vaporiera. Anche sul resto della linea i lavori sono molto progrediti, e furono indetti appalti per cominciarli anche dalla parte della Spezia. Peccato soltanto che nulla si sia ancor fatto per la galleria del Borgallo; per cui è probabile che si verifichi a rovescio il caso del Gottardo: d'aver, cioè, compiute le vie di accesso, e di dover invece attendere per qualche anno l'apertura della galleria.

Se a spingere i lavori sulla Parma-Spezia prevalgono ragioni militari e l'essere quella linea in prima categoria; altre vi concorrono per far procedere con bastevole sollecitudine anche quelli sulla Parma-Brescia, sebbene questa sia posta in terza categoria. Più che le onnipotenze parmigiane, sono, io credo, le onnipotenze bresciane, che possono spiegare tanta fortuna. Oltre a mille operaj lavorano ora nelle vicinanze di Colorno; ed anche qui, se avremo dei ritardi, ce li presenterà soltanto la forte spesa del ponte sul Po, che sarà il maggiore di tutti i confratelli che lo hanno preceduto sul massimo dei nostri fiumi.

Altra linea, modesta in apparenza, ma in realtà per noi più utile della precedente, sarà quella Parma-Suzzara, dovuta questa al Consorzio delle provincie attraversate. Ci farà risparmiare il giro vizioso per Modena nei nostri rapporti con Mantova; e, quel che più interessa, legherà il Brennero e la Germania centrale, compiuta che sia la Parma-Spezia, col Mediterreneo. Le espropriazioni sono quasi compiute, ed in breve comincieranno i lavori, di cui è concessionaria la ditta Weill-Schott della vostra città. Vi ha il solo guaio che il progetto sia a sezione ridotta; mentre per una linea destinata a divenire arteria, ciò costituisce un vero sproposito: sproposito però che tutti si adoperano e sperano di veder eliminato nel corso della costruzione.

Ferrovia Faenza-Firenze — Il Comitato popolare fiorentino per la ferrovia Faenza-Firenze, riunito in generale adunanza il 6 corr. in una sala di Palazzo Vecchio, deliberò quanto appresso:

« Commette alla Commissione esecutiva di inviare colla presente deliberazione ai Presidenti dei due rami del Parlamento, al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro dei lavori pubblici ed al Prefetto di Firenze, copia del proclama, col quale il Comitato, rendendo al Ministero ed al Parlamento le dovute grazie, manifestò ai cittadini, al seguito della definitiva approvazione del bilancio dei lavori pubblici, che la linea desiderata era ormai un fatto compiuto;

« Fa voti che il cominciamento dei lavori nel tronco prossimo a Firenze avvenga nel più breve termine possibile, in riguardo in ispecie ai numerosi operaj, che troveranno lavoro in quella importante opera pubblica.

« Confida a quest'effetto in un'azione riunita dei Municipii, delle popolazioni interessate, come quelli che sono i rappresentanti naturali dei loro bisogni, e si augura che la detta azione, facendo capo al Municipio di Firenze, si muova collettivamente da esso;

« Offre la cooperazioue del Comitato popolare, nel caso e quando le Autorità municipali riunite la ritenessero opportuna a conseguire efficacemente questo rilevantissimo scopo.

« La presente deliberazione sarà, a cura della Commissione esecutiva, comunicata ai Sindaci dei Municipii surriferiti ».

Tramways di Firenze. — Leggiamo nella *Nazione* del 6:

Fra gli altri progressi, forieri di grandi vantaggi a Firenze, è da enumerarsi lo sviluppo che han preso fra noi i *tramways*. La Società, che si intitola dei *Tramways di Firenze*, apriva nell'anno scorso due nuove linee: quella di Poggio a Caiano, e quella di Sesto. La Società dei *tramways* fiorentini, dal canto suo, stabiliva una vera rete attorno a Firenze; ed auguriamo ad ambedue successi e fortuna nelle loro intraprese. E poichè questo nuovo modo di locomozione s'impone da sè stesso, e va sempre prendendo da per tutto maggior piede, così la Società dei *tramways* fiorentini, trovando affatto insufficiente la rete che le fu concessa, presentava al Municipio una domanda per altre linee nell'interno di Firenze; e noi siamo certi che questa richiesta sarà presa in seria considerazione.

Tramways di Roma. — Leggesi nella *Libertà* del 4:

Sarà chiesta fra poco al Consiglio comunale la facoltà di poter prolungare il *tramway*, che attualmente va a San Paolo, sino alle Tre Fontane, dove esiste la celebre Abbazia e l'interessante colonia penitenziaria.

Riunire col *tramway* la colonia penitenziaria alla città è una buona idea, che non solo farà piacere a quelli che hanno un interesse diretto con quella colonia, ma anche ai moltissimi forestieri, i quali, visitando per la prima volta Roma, non tralasciano mai di recarsi a visitare quei luoghi, dove la tradizione narra che subisse l'estremo supplizio l'Apostolo delle genti.

Ma il nuovo *tramway* (che, fra parentesi, dovrebbe essere esercitato col vapore) dovrà servire ancora al trasporto della pozzolana, che in quella località si trova in grande copia. A tale fine, di nottetempo avrebbero luogo i treni di materiale. Con questo mezzo di locomozione, il prezzo della pozzolana verrebbe sensibilmente diminuito.

Non crediamo di dover spendere molte parole per raccomandare ai signori consiglieri la proposta della Giunta. La sua utilità è talmente evidente, che crediamo sarà accolta con unanime favore.

Ferrovia Airasca-Moretta-Saluzzo — Il 4 corr., nella sede della Cassa di risparmio in Torino, venne sottoscritto il definitivo contratto, con cui la Cassa stessa si obbligò ad eseguire, per la concorrente di L. 500,000 subito, per L. 1,500,000 entro l'anno in corso, e per il resto entro il 1883, il versamento dell'anticipazione della quota governativa, a senso dell'art. 15 della legge 29 luglio 1879, per la pronta costruzione delle due ferrovie Airasca-Moretta-Cavallermaggiore e Moretta-Saluzzo.

Il contratto fu rogato dal notaio Torretta, coll'intervento degli amministratori della Cassa, dei membri del Comitato permanente del Consorzio ferroviario, e dei Sindaci dei 12 Comuni consortisti.

Il presidente della Cassa aveva già sin dal mattino eseguito il versamento, presso l'Intendenza di finanza di Torino, delle L. 500,000, prima rata chiesta dal Governo ai Comuni del Consorzio.

Il Comitato permanente del Consorzio ferroviario spera così di vedere fra pochi giorni pubblicato l'appalto del primo tronco Airasca-Moretta.

Ferrovia Castellamonte-Traversella. — Da una corrispondenza torinese, del 1° corr., alla *Perseveranza* togliamo quanto segue:

Una ferrovia progettata, e che sarà certamente di somma importanza, è quella della valle Chiusella, da Castellamonte a Traversella, la quale ha per iscopo di rilegare questa valle industriosa colle reti ferroviarie del Piemonte. Le miniere di ferro e di rame esistenti nel territorio preaccennato sono ancora oggidì pressochè inattive ed infruttuose, in causa dell'insufficienza di mezzi di trasporto; così dicasi di abbondanti prodotti agricoli canavesani e della grande torbiera di Alice Superiore, nonchè delle cave di grafite, di piombo, di calce, era abbandonate per mancanza di comunicazioni. Secondo un progetto testè pubblicato, il *tram* a vapore avrebbe una lunghezza di chilom. 20, con pendenza massima del 28 per mille; la spesa totale sarebbe di due milioni. La ferrovia a *tramway* verrebbe esercitata coi motori elettrici messi in movimento da cadute d'acqua dei torrenti Chiusella e Savenca. Ivrea ed Aosta, vallate fertilissime ed industriose, ne guadagnerebbero in grado superlativo; e per mezzo della linea Torino-Milano per Chivasso, le due capitali del Piemonte e della Lombardia ne riceverebbero grande profitto all'industria ed al commercio.

Tramway Chieri-Castelnuovo-Piovà — Martedì della scorsa settimana si radunavano nel palazzo municipale di Chieri parecchi Sindaci e rappresentanti dei Comuni interessati nella costruzione di un *tramway* a vapore Chieri-Castelnuovo-Piovà.

L'adunanza era convocata dai rappresentanti di una Società piemontese, allo scopo di presentare il progetto e la proposta di costruzione ed esercizio di detto *tramway;* proposta che fu unanimemente trovata, in massima, accettabile.

Però fu sospesa ogni deliberazione in proposito, poichè il Sindaco di Chieri faceva presente all'assemblea, come sieno in corso trattative fra un Comitato promotore e la Società Belga per la costruzione di una ferrovia economica Torino-Chieri-Castelnuovo-Piovà.

L'assemblea si accordava quindi di riunirsi nel prossimo febbraio per deliberare definitivamente o sulla proposta della Società Piemontese, o su quella che potrà essere presentata dalla Società Belga.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie svizzere. — Il Presidente della Confederazione ha diretto al Consiglio federale, in data 21 dicembre p. p., un messaggio col progetto di decreto portante concessione d'un *tramway* a vapore da Ponte-Tresa al confine italiano alle Fornasette, nei seguenti termini:

« L'Assemblea federale della Confederazione svizzera, vista la domanda della Banca della Svizzera italiana a Lugano, del 6 agosto 1881; visto il messaggio del Consiglio federale del 21 dicembre 1881, accorda alla Banca della Svizzera italiana, per conto di una Società anonima, la concessione per lo stabilimento e l'esercizio di una strada ferrata economica, o *tramway* a vapore, da Ponte-Tresa al confine italiano, presso le Fornasette (Luino), alle condizioni inchiuse nei seguenti articoli:

(*Omissis*). « La concessione è accordata per il termine di ottant'anni, a contare dalla data del presente decreto.

« La sede della Società è a Lugano.

« Entro il 1° giugno 1882, i concessionarii dovranno presentare al Consiglio federale i documenti tecnici e finanziarii prescritti dalla legge e dai regolamenti, non che gli statuti della Società.

« I lavori di terra per la costruzione della via dovranno incominciare prima del 1° luglio 1882.

« La linea concessionata dovrà essere intieramente terminata ed aperta all'esercizio entro il 1° ottobre 1883 ». (*Omissis*).

Ferrovie francesi — Con decreto del Presidente della Repubblica, la Direzione generale delle ferrovie al Ministero dei lavori pubblici è soppsessa.

Il sig. Lesguillier, sotto-segretario di Stato al Ministero suddetto, è incaricato delle attribuzioni della cessata Direzione generale delle ferrovie. Il sig. Veron-Duverger, ispettore generale di 1ª classe nel Corpo dei ponti e strade, già Direttore generale delle ferrovie presso il suddetto Ministero, è collocato a riposo.

— Per iniziativa del Ministro dei lavori pubblici, ebbe luogo una conferenza tra il sotto-segretario di Stato, il Direttore dei lavori di Parigi, il Direttore delle costruzioni ferroviarie e l'ingegnere in capo incaricato dell'esame dei progetti di ferrovie in Parigi e nei sobborghi, allo scopo di fissare le basi del tracciato della rete metropolitana.

Cinque sono le linee, i cui progetti sembrano dover essere in breve posti in appalto: la prima da Saint-Cloud alla ferrovia di Vincennes e di Lione; la seconda dai Mercati (*Halles*) centrali alla Chapelle; la terza diretta da Montrouge a collegarsi colla prima al boulevard Bourdon; la quarta dallo *square* Cluny al ponte dell'Alma; e la quinta dal crocicchio dell'Osservatorio alla barriera dell'Étoile.

— Il Ministro dei lavori pubblici autorizzò l'apertura dal 2 corr., al servizio dei viaggiatori e delle merci (traffico locale), della sezione della ferrovia di Grande-Cintura, compresa tra Achères e Noisy-le-Sec, della lunghezza di 34 chil. circa.

— Domenica ebbe luogo la inaugurazione della ferrovia da Chateauroux alla Châtre, coll'intervento del sig. Caze, sotto-segretario di Stato pel Ministro d'agricoltura, e del sig. Marcel, capo del Gabinetto del Ministro dei lavori pubblici, impedito da indisposizione.

Tunnel sotto la Manica. — I lavori di preparazione del tunnel della Manica, verso il confine inglese, hanno fatto recentemente un rapido progresso nella località così detta del nuovo pezzo di Shakespeare-Cliff, nelle vicinanze di Douvres.

La galleria è compiuta per la lunghezza di un miglio.

Gli ingegneri sono particolarmente soddisfatti della rapidità che essi possono dare ai lavori: giorno per giorno si avanza di 36 piedi, il che diventa possibile in grazia dell'assoluta mancanza di sorgenti o d'infiltrazioni d'acqua.

È notorio che i lavori, che si compievano vicino al pozzo di Aboth-Cliff dovettero essere lasciati a mezzo, a causa delle infiltrazioni d'acqua.

Il numero degli operaj impiegati nella galleria è all'incirca di 80, ripartiti in due squadre, i quali lavorano durante dodici ore; ma si ha l'intenzione di formare una terza squadra, di modo che ciascun operaio non lavorerebbe che sole otto ore consecutive.

Alla domenica i lavori di traforo sono sospesi: gli operaj si limitano in questo giorno ad allungare i tronchi metallici, tra i quali si muovono i cassetti, che servono ad esportare il materiale prodotto colle mine. Il tunnel ormai si avanza già di alcuni piedi al disotto della Manica, nella direzione della diga dell'Ammiragliato.

Ferrovie austriache. — L'*Indipendente* di Trieste ha da Vienna, 4:

In seguito all'avvenuta pubblicazione ufficiale dell'appendice alla tariffa di servizio diretto Sissek-Fiume, la quale stabilisce un forte ribasso a danno di Trieste su varii articoli, e più specialmente sui legnami, il Ministero austriaco del commercio ha spiccato una nota di protesta, in cui dichiara che l'attuazione del nuovo cartello è una violazione dei diritti del Governo.

In seguito a questo rescritto, s'impegnò un litigio con la Direzione generale delle Ferrovie Meridionali, il quale litigio si è oramai fatto acutissimo; ambidue le parti, Governo e *Südbahn*, sostengono i propri interessi da un opposto punto di vista.

La *Südbahn* afferma che nessuno può contestarle la facoltà di concludere speciali stipulazioni con l'Ungheria a favore di Fiume.

Il Ministero nega precisamente questo diritto alle Meridionali.

Il Governo ungarico, intervenuto nella questione, risponde protestando contro il Governo austriaco, volendo scorgere, nelle pratiche fatte per pareggiare i noli, niente più che una indebita ed arbitraria ingerenza negli affari interni dell'Ungheria.

I giornali, che si sono impossessati dell'argomento, dichiarano che è impossibile prevedere l'esito della questione.

La *Neue Freie Presse* osserva che l'errore ingiustificabile in tutta questa contesa sta nel fatto, che il Ministro austriaco del commercio attese di tutelare i minacciati interessi di Trieste troppo tardi, e cioè a fatti compiuti.

Notizie Diverse

Ministero dei lavori pubblici. — Con R. Decreti del 25 dicembre p. p., il comm. Gaetano Bompiani è stato, dietro sua domanda, esonerato dalla carica di Direttore generale delle opere idrauliche, e restituito alla sua primitiva posizione d'ispettore di 1.ª classe del Genio civile; ed il comm. Gio. Amenduni, ispettore di 2.ª classe del Genio civile, è stato nominato reggente Direttore generale delle opere idrauliche.

Isolamento del Pantheon a Roma. — La *Gazz. Uff.* del 4 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 30 dicembre p. p., con cui è sanzionata e promulgata la legge approvata dal Parlamento, autorizzante la spesa di lire 500,000 per l'acquisto e la demolizione dei fabbricati addossati al Pantheon d'Agrippa in Roma, ed ora appartenenti ai fratelli Bianchi. Tale spesa sarà inscritta nel bilancio del Ministero della pubblica istruzione, e ripartita in 5 esercizii, a partire dal 1882.

Allargamento della piazza del Pantheon — Il Municipio di Roma, dopo lunghissime pratiche, ha ottenuto dal Governo il Decreto Reale per l'espropiazione per causa di pubblica utilità della proprietà Mariani e delle altre attigue esistenti sulla piazza del Pantheon, allo scopo di demolirle ed eseguire l'allargamento di questa piazza, come venne deliberato dal Consiglio municipale.

Strade provinciali. — Con R. Decreto del 27 novembre scorso (*Gazz. Uff.* del 4 corr.), è approvata l'inclusione della strada da Melegnano al confine della prov. di Pavia presso Montelone nell'elenco delle provinciali di Milano.

Concessioni di derivazioni d'acqua. — Con R. Decreto del 24 novembre scorso (*Gazz. Uff.* del 3 corr.) è concessa facoltà agl'individui e Comuni indicati nell'annesso elenco di derivare le acque ed occupare il tratto di spiaggia lacuale ivi descritti. Sono 5 concessioni d'acqua *per forza motrice* (2 prov. di Massa, 1 Perugia, 1 Porto Maurizio, 1 Treviso); 5 *concessioni per irrigazione* (3 Vicenza, 2 Mantova); 2 concessioni per *usi industriali e domestici* (1 Ravenna, 1 Treviso; 1 concessione *per occupazione di spiaggia* (Como).

Società industriali ed Istituti di credito. — Con R. Decrete del 18 dicembre p. p. (*Gazz. Uff.* del 7 corr.), la Società in accomandita per azioni sedente in Terni, col titolo di *Società degli Alti Forni e Fonderia di Terni*, sotto la ragione sociale: *Cassian Bon* e C.ª, col capitale nominale di L. 800,000, diviso in 1600 azioni da L. 500 ciascuna, colla durata di anni 30 decorrendi dalla data del presente decreto, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto con modificazioni.

Miniera di piombo argentifero. — Nel territorio di Provaglio, provincia di Brescia, e precisamente nella località Fratte e Pasoline, è stata scoperta una miniera di galena, piombo argentifero, che, dietro alcune ricerche ed esperimenti, fu giupicata molto ricca. Ingegneri tedeschi ed inglesi diedero, sul conto della stessa miniera e sui risultati del minerale estratto, i più favorevoli giudizii.

Si sta ora trattando dallo scopritore e concessionario signor Costa per costituire una Società per l'esercizio della miniera su grande scala, il quale darà alla Val Sabbia potente impulso al lavoro, e quindi le porterà un lucro che la rialzerà, speriamo, nei suoi rapporti economico-finanziarii.

Ufficii telegrafici. — Il 1.° corr. in Campofelice (prov. di Palermo) è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo, al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Telegrafia internazionale. — L'Ufficio internazionale delle Amministrazioni telegrafiche, residente a Berna, annunzia ristabilite le comunicazioni telegrafiche dirette tra la Germania e la Gran Brettagna. I telegrammi per quest'ultima destinazione, eccettuati gli Ufficii delle isole della Manica, possono essere di nuovo istradati per la via di Svizzeoa-Germania, con tassa eguale alla via di Francia.

— Lo stesso Ufficio internazionale annunzia ristabilito il cavo sottomarino fra Amoy e Shanghai. I telegrammi per tutte le località della China riprendono il loro corso regolare.

Esposizione industriale a Norimberga. — Dal 15 maggio al 15 ottobre 1882 avrà luogo a Norimberga (Baviera) una Esposizione di industrie e di belle arti.

Essa è sotto il patrocinio del Re, ed è vivamente appoggiata dall'Amministrazione del Museo industriale bavarese. Fu già raccolto un fondo di 600,000 franchi, sottoscritto in gran parte a Norimberga, per assicurarne l'esecuzione.

É la prima volta che un'Esposizione di questo genere si aprirà in Baviera; e ciò sovratutto che la distinguerà si è, che sarà ordinata secondo un piano tutto nuovo, consistente nel classificare tutti i gruppi secondo i materiali greggi, prodotti fabbricati o mezzo fabbricati, mezzi di perfezionamento, ed una delle sezioni sarà destinata agli oggetti dell'insegnamento industriale ed ai prodotti dimostranti l'influenza che l'arte e la scienza esercitano sull'industria.

Esposizione di elettricità a Londra. — L'Esposizione d'elettricità, che doveva aver luogo il 17 dicembre al Palazzo di cristallo di Sydenham, presso Londra, non sarà pronta che entro il corrente gennaio. Questa Esposizione conterrà, oltre tutte le macchine ed apparecchi elettrici già esposti a Parigi, un gran numero di lampade, macchine ed altri oggetti, compresi gli apparecchi telegrafici delle truppe inglesi nelle guerre dell'Afghanistan e del

Transwaal. Tutti i locali dell'Esposizione saranno rischiarati con lampade di sistema diverso. Nei giardini sono stabiliti *tramways* elettrici e railways di diversi sistemi.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii non ebbero gran mercato nella settimana scorsa; ma si tennero abbastanza bene nei corsi. Le Azioni della Società delle Meridionali, negoziate a 478 ed a 465 *ex-coupon*, per ultimo fecero 466. Le Obbligazioni relative rimasero trascurate al prezzo di 276.75; i Boni stazionarii e nominali a 532.

Le Obbligazioni Sarde non diedero luogo a transazioni degne di nota. Le serie A venne quotata a 273; la serie B a 270.59 *ex-coupon*; le nuove a 275; le Sarde di preferenza a 218 *ex-coupon*. Le Azioni Ferrovie Romane invariate sul 143. Le Palermo-Trapani nominali a 278; la seconda emissione di esse a 274; le Meridionali autriache a 283.50.

A Parigi, le Lombarde ebbero il prezzo di 311.25 a 318.75; le Obbligazioni a 275 e 278; le Vittorio Emanuele 276.25 e 267.50. Le Azioni Ferrovie Romane si tennero a 138; le Obbligazioni a 375.

CONVOCAZIONI

Banca popolare di Torino. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 15 corr. in Torino, sede sociale (via Principe Amedeo, 20 *bis*) per la relazione del Consiglio d'amministrazione ed approvazione del bilancio 1881, relazione dei censori, modificazioni allo statuto sociale, e nomina di 4 amministratori e 3 censori.

Banca della piccola industria e commercio — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 24 corr. in Torino (Borsa), per la relazione del Consiglio d'amministrazione e dei censori, approvazione del bilancio e fissazione del dividendo, e nomina di 8 amministratori e 2 censori.

PAGAMENTI e DIVIDENDI.

Società delle Cartiere Meridionali. — Dal 1° corr. si pagano, presso la Banca Napoletana, L. 6 per ogni Azione liberata di 8 decimi, verso presentazione delle cedole dal n. 20 al 25 inclusive.

Società anonima della Ferrovia Mantova-Modena. — Dal 12 corr. si paga agli azionisti il riparto di L. 10 per azione: in Torino, presso la sede della Società (piazza S. Carlo, 2); in Roma, presso la Banca Tiberina.

Avvisi d'Asta

Sino al mezzodì del 18 corr., presso la Prefettura di Salerno, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto delle opere di rettificazione ed arginatura dell'ultimo tronco del torrente Bussento nelle paludi di Policastro, sul dato di L. 79,344.70, così ridotto pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Sino al mezzodì del 19 detto mese, presso la Prefettura di Napoli, si accettano le offerte di ribasso non inferiore al ventesimo, per l'appalto dei lavori di sistemazione del fiumicello Reale e dei chiaviconi di Sanseverino nelle paludi di Napoli, sul dato di L. 44,018.10, così ridotto pel ribasso già offerto. Condizioni d'asta come sopra.

— Il 20 detto mese, presso la Prefettura di Roma, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di subfondazione da farsi nel Bagno penale di Civitavecchia per L. 20,000. Deposito interinale L. 2000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio d'Acqui (prov. d'Alessandria), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un edificio ad uso della Corte d'Assisie, per il presunto importo di L. 70,821.61. Lavori principali da eseguire entro il 1882, accessorii entro il 1883. Deposito interinale L. 5000, cauzione definitiva L. 10,000, ambedue in denaro o rendita D. P.

— Il 24 detto mese, presso la Prefettura di Messina, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione della 1ª parte del decimo tronco della strada provinciale da Sant'Agata per San Fratello Cesarò alla nazionale Termini Taormina, della lunghezza di m. 1661.23, per la presunta somma di L. 49,700. Lavori da eseguire entro 8 mesi dalla consegna. Deposito interinale L. 2500 in contanti o rendita D. P.; cauzione mediante fideiussore.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Napoli, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di nuovi locali compresi nel pianterreno dell'edificio di S. Pietro ad Aram, ad uso di gabinetto di fisica, e laboratorio di chimica per la Scuola tecnica, e riduzione d'altri locali nel fabbricato stesso, per il presunto importo di L. 50,704.30. Deposito interinale L. 2000, cauzione definitiva L. 5,070.43, ambedue in contanti o rendita D. P.

— Il 25 detto mese, presso la Direzione delle costruzioni navali in Venezia, si terrà un'asta per la provvista di 4 caldaie a 2 forni ciascuna, e dei relativi accessorii, per la complessiva somma di L. 51,550.40. Consegna a termini del Capitolato. Deposito cauzionale L. 5200 in numerario o rendita D. P.

Appalti deliberati.

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto, per conto delle Ferrovie Meridionali, la costruzione del ponte sul Malfrancato (linea Taranto-Reggio).

ROSSI CESARE, *Gerente*.

Elenco delle oblazioni a favore della Cassa Soccorso delle Strade Ferrate dell'Alta Italia per l'esenzione dallo scambio dei biglietti di visita pel Capo d'anno 1882.

(Cont. — 2° Elenco).

Dalmini C., Strevi, L 1; Cassaro P., id., cent. 50; Vinato M., id., id. 50; Prestinaro G., id., id. 50; Panfietti E., id., id. 25; Pronzati G., id., id. 25; Baralis F., Candelo, L. 2; Boselli comm. L., Firenze, 7.50; Carpi cav. D., id., 4; Finzi cav. G., id., 2; Gabinio G., Torino, 1; Repel A., id., cent. 50; Cucco A., id., id. 30; Cambiano L., id., id. 30; Bobbio G. B., id., id. 30; De Gregori, id., id. 25; Galeazzi F., id., L. 1; Lovatini A., id., cent. 50; Canfari F., id., id. 50; Duirò T., Isola d'Asti, L. 2; Bertolini E., id., 1; Zandrino S., id., cent. 50; Rosso C., id., id. 50; Pascal G., id., id: 50; Rosso P., id., id. 50; Allievi cav. C., Milano, L. 7; Negretti cav. C., id., 2; Oppizio cav. Ugo, id., 2; Petitbon comm. L., id., 10; Magnani G., id., 10; Fochesato G. A., id., 5; Arici M., id., 2; Caneva G., id., 1; Entz F., id., 1; Tempini G., id., 1; Avanzini G., id., 1; Chiamenti L., id., 1; Monti V., id., cent. 25; Bondimaj cav. A., id., L. 5; Duci G. B., id., 5; Diego Sant'Ambrogio, id., 2; Mazzi L., Zoagli, 1; Targi C., id., cent. 50; Racca L., Albenga, id. 50; Cornaria T., id., id. 50; Levrini C., id., id. 50; Ballocca C., Saluzzo, L. 2; Piccaluga C., id., cent. 50; Merluti F., id., L. 1; Carrà D., id., cent. 50; Broccardi S. F., Pieve Nievole, L. 1; Bartorelli N., id., cent. 50; Gonfiotti A., id., id. 50; Bianchi L., Quinto, L. 1; Alescandre E., id., 1; Moggio G. B., id. 1.

Totale . . . L. 95.40
» 1° elenco » 257.10

Totale . . . L. 352.50

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

PRODOTTI APPROSSIMATIVI MENSILI

di novembre 1881
e confronto coi definitivi di novembre 1880.

	1881	1880	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri Media in esercizio	3.571	3.567	4	—
	3.569	3,567	2	—
Viaggiatori	3,523,177.68	3,493,611.05	29,566.63	—
Bagagli e cani	157,439.26	163,769.77	—	6,330.51
Merci a grande velocità	1,009,039.86	986,969.45	22,070.41	—
Merci a piccola velocità	4,921,177.19	4,774,289.64	146,887.55	—
Totale dei prodotti ferroviari	9,610,833.99	9,418,639.91	192,194.08	—
Navigazione sul lago di Garda	9,006.45	11,796.75	—	2,790.30
Totale del mese	9,619,840.44	9,430,436.66	189,403.78	—

PRODOTTI *dal* 1° *gennaio al* 30 *novembre*

	1881	1880	AUMENTO	DIMINUZIONE
Viaggiatori	40,543,145.86	38,527,080.56	2,016,065.30	—
Bagagli e cani	1,755,797.83	1,676,834.15	78,963.68	—
Merci a grande velocità	9,947,404.60	9,925,918.57	21,486.03	—
Merci a piccola velocità	52,047,185.99	48,740,109.86	3,307,076.13	—
Totale dei prodotti ferroviari	104,293,534.28	98,869,943.14	5,423,591.14	—
Navigazione sul lago di Garda	114,702.10	119,658.95	—	4,956,85
Totali dal 1° gennaio	104,408,236.38	98,989,602.09	5,418,634.29	—

PRODOTTI *per chilometro* (*esclusa la navigazione*)

	1881	1880	DIFFERENZA in confronto col 1880	Per cento
Prodotti del mese di ottobre	2,691.36	2,640.49	+ 50.87	+ 1.93
Prodotti totali	29,222.06	27,717.95	+ 1,504.11	+ 5.43

Strade Ferrate Meridionali

51ª Settimana. — *Dal* 17 *al* 23 *dicembre* 1881.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1881	1,460.—	434,600.55	297.67
Settimana corrisp. nel 1880.	1,446.—	399,175.67	276.06
Differenze nei prodotti della settimana 1881	+ 14	+ 35,424.88	+ 21.61
Introiti dal 1° gennaio 1881	1,450.47	24,205,364.40	16,687 95
Introiti corrisp. nel 1880	1,446.00	23,954,297.88	16,565 90
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1881	+ 4,47	+ 251,066.52	+ 122.05
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1881.	1,324.00	217,709.10	164.43
Settimana corrisp. nel 1880.	1,220.00	151,853.11	124.47
Differenze nei prodotti della settimana 1881	+104 00	+ 65,855.99	+ 39.96
Introiti dal 1° gennaio 1881.	1,300.03	11,121,951.05	8,555.15
Introiti corrisp. nel 1880	1,179.54	9,127,245.10	7,737.97
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1881	+120.49	+1,994,705.95	+ 817.18

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di novembre 1881
(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	28,969,78	12,422,62	8,460,49
Piccola Velocità	8,045,74	510,39	3,032,60
Totali	37,015,52	12.933,01	11,493,09

Strade Ferrate Romane

43ª Settimana — *Dal* 22 *al* 28 *ottobre* 1881.
(colla deduzione dell'Imposta Governativa).

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana.	1,681	555,210.71	17,170.97
Settimana corrisp. del 1880.	1,681	653,276.37	20,319.46
Differenza in più	—	—	—
Differenza in meno	—	98,065.66	3,148.49
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 28 ottobre 1881	1,681	26,533,955.78	19,140.82
Periodo corr. 1880	1,681	24,709,902.41	17,873.84
Aumento	—	1,824,053.37	1,266.98
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti del mese di agosto 1881.

QUALITA' DEI TRASPORTI	LINEA VICENZA-SCHIO Importo	LINEA TREVISO-VICENZA e PADOVA-BASS. Importo	LINEA CONEGLIANO-VITTORIO Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori	9,100.55	36,002.22	4,444.06	49,816.83
Bagagli e cani	135,60	735.76	100.43	971.79
Merci a grande vel.	811,85	5,541.83	754 27	7,107.95
Merci a piccola vol.	8,821.01	35,709.63	4,911.75	49,412.39
Introiti diversi	490.77	1,071.97	380.13	1,912.87
Totale	19,659.78	79,061.41	10,590.64	109,311.38

ANNUNZI

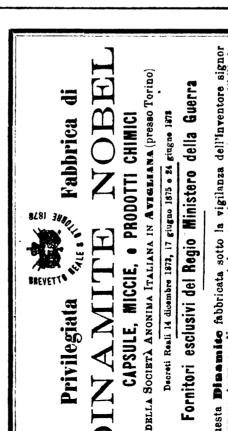
SOCIETÀ GENERALE
DI CREDITO MOBILIARE ITALIANO

Il Consiglio di Amministrazione ha l'onore di prevenire i signori azionisti che, conforme agli articoli 35 e 36 degli statuti sociali, l'Assemblea generale ordinaria è stata fissata pel giorno 14 del mese di febbraio prossimo.

L'assemblea avrà luogo alle ore 12 meridiane presso la Sede della Società in Firenze, via Bufalini, n° 24, ed avranno diritto d'intervenirvi tutti quegli azionisti che hanno fatto il deposito delle loro azioni, ai termini dell'articolo 32 degli statuti sociali.

Ordine del giorno:

1° Relazione del Consiglio di Amministrazione;
2° Presentazione ed approvazione del resoconto dell'esercizio 1881;
3° Rinnovazione parziale del Consiglio di Amministrazione a tenore dell'art. 23 degli statuti.

Firenze, 5 gennaio 1882.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

Si rende noto a chiunque possa avervi interesse, che a tenore degli articoli 50 e 59 dello Statuto della Società per le Strade ferrate del Monferrato, il giorno 23 gennaio 1882 alle ore 1 pomeridiane, in una delle sale del padiglione Sud-Est della Stazione di Torino, Porta Nuova, si procederà alla **ottava** estrazione a sorte delle **Azioni** privilegiate della linea **Cavalermaggiore-Bra**, ed alla **sedicesima** estrazione a sorte delle **Obbligazioni** della linea **Cavallermaggiore-Alessandria.**

Le quantità da ammortizzarsi mediante estrazione nell'anno 1882, sono di 25 Azioni e di 85 Obbligazioni, ed il relativo rimborso avrà luogo alla pari, in valuta legale, a cominciare dal giorno 1° luglio 1882.

Milano, 11 dicembre 1881.

IL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Trazione e del Materiale in TORINO, VERONA e MILANO.

ACCIAIO vecchio in genere ed in lime di rifiuto	Chilogr.	58,000	circa
BRONZO in limatura e tornitura e da rifondere	»	16,900	»
CERCHI di ferro per carri e carrozze	»	270,000	»
CERCHI d'acciaio per locomotive e tenders	»	110,000	»
FERRO vecchio in pezzi grossi e minuti, lamerino, gratelle, e da lavoro	»	323,500	»
GHISA da rifondere	»	138,000	»
OTTONE da rifondere	»	31,000	»
RAME in limatura e tornitura . . .	»	1,200	»
ZINCO da rifondere	»	10,000	»
CRINE usato	»	2,200	»
RUOTE vecchie in genere con e senza cerchi, fuori servizio . . .	»	2,500	»
ASSI montati per tender, fuori servizio, N. 5	»	6,000	»
Detti per locomotive id. N. 3 . .	»	6,000	»

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **17 gennaio 1882.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 19 dello stesso mese alle ore 10 antimeridiane.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 20 giorni dalla data dell'aggiudicazione e pagati in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè i particolari della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di TORINO, GENOVA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA, FIRENZE e LUCCA e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 29 Dicembre 1881.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

Rossi Cesare Gerente

ANNO XV. Mercoledì 18 Gennaio 1882. N. 3.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO.

Quegli abbonati che non hanno ancora rinnovato il loro abbonamento, o sono in ritardo di pagamenti, sono pregati di non tardare più oltre, rivolgendosi direttamente a questa Amministrazione, mediante vaglia postale o biglietti di Banca in lettera raccomandata.

L'AMMINISTRAZIONE.

LE STRADE FERRATE ITALIANE

nel 1880

(Fine — V. N. 2 a. c.)

Compiamo oggi la nostra rassegna della Relazione statistica dell'on. Valsecchi coll'occuparci dell'*Appendice* della Parte III, relativa alla concessione, costruzione ed esercizio dei *tramways* a vapore.

Anzitutto si dimostra che, malgrado la sussistente mancanza di apposita legge, codesto mezzo di trasporto non si arrestò nel suo sviluppo; come rilevasi dall'allegata tabella A, giusta la quale, a tutto il 1880 la situazione dei *tramways* a trazione meccanica era la seguente:

Linee aperte all'esercizio	Chil.	704.76
» in costruzione.	»	233.00
» in esame per la concessione . .	»	1,146.00
Totale	Chil.	2,083.76

A tale situazione introducendo le occorrenti modificazioni per riferirla a tutto il 1° semestre 1881, si avrà:

Linee aperte all'esercizio	Chil.	960.43
» in costruzione.	»	161.50
» in esame per la concessione . .	»	1,354.69
Totale	Chil.	2,476.62

cioè nel solo 1° semestre detto anno si ebbe un aumento complessivo di chil. 392.86.

Dopo ciò, la Relazione giustamente osserva che, se nell'ordine generale dei fatti economici, la mancanza di speciali discipline legislative in una data materia può riescire profittevole, dando campo a maggiore maturità di studii, invece nella materia dei *tramways*, specialmente in ciò che si attiene al loro regolare esercizio ed alla pubblica sicurezza, è fonte continua ed incontestabile di pericoli; imperocchè l'azione dell'Autorità governativa, non sovvenuta da sanzioni penali, difficilmente può esplicare la sua attività, ed anche esplicandola, di rado riesce a raggiungere lo scopo a cui deve tendere.

Accennato quindi che il relativo progetto di legge, presentato dal Ministero sino dal 20 maggio 1880 alla Camera dei deputati, non fu peranco discusso, la Relazione ricorda che, oltre a quanto venne prescritto colle norme generali risultanti dalle circolari 20 giugno e 30 settembre 1879, quivi riprodotte, si è cercato di metter ordine a diversi particolari di questo servizio; e speciali disposizioni furono date con altra circolare del 15 novembre 1880 (pure qui riprodotta) per la cessazione dei treni notturni, quando, a giudizio dell'Autorità governativa locale, potesse esservi pericolo di sinistri.

Altre misure furono pure adottate per la sicurezza dei viaggiatori nei *tramways*, essendosi nei singoli decreti di concessione fissata la massima velocità di corsa ed il numero dei veicoli per ogni treno, vietando pure l'uso delle carrozze aperte ai lati. Inoltre si ebbe cura di prescrivere

le necessarie modificazioni a quei tipi di locomotive, che presentano il grave difetto di togliere la visuale ai macchinisti, con evidente pericolo per la sicurezza dell'esercizio.

Tali provvedimenti, a cui deve aggiungersi l'obbligo imposto coi decreti di concessione di munire le locomotive di freni abbastanza potenti per arrestare il più prontamente possibile il treno, sembra che costituiscano altrettante guarentigie per la maggior sicurezza nell'esercizio dei *tramways.*

Ad ogni modo, la Relazione conchiude che, se questo esercizio lascia ancora molto a desiderare in fatto di regolarità, ciò non dipende certamente dai funzionarii o dalle Autorità che li sorvegliano, ma bensì sono, in gran parte, attribuibili alla natura stessa del servizio che può ottenersi dai *tramways*, non sempre attuabile nel modo che talora si pratica dai concessionarii; nonchè al difetto sovraccennato, pei casi di contravvenzione, di efficaci sanzioni penali.

E noi non possiamo che far eco a queste giuste osservazioni, esprimendo noi pure il voto che finalmente si provveda alla più sollecita emanazione della legge da tutti e da molto tempo invocata. Noi crediamo anzi che il Ministero potrebbe rivolgere alla Camera le sue vive sollecitazioni, in vista del progressivo sviluppo del sud detto mezzo di trazione e dei pericoli a cui può dar luogo, aggiungendo, anche approssimativa, una statistica degli accidenti più gravi finora occorsi sulle linee di *tramways*. —

Nel chiudere la presente rassegna, non possiamo astenerci dal tributare di nuovo un meritato elogio per la diligenza e coscienziosità di questo lavoro statistico, che fa onore alla Direzione generale delle nostre Strade ferrate, e specialmente a chi vi sopraintendo con tanto amore e solerzia. Nello stesso tempo dobbiamo manifestare la nostra sincera compiacenza nel riconoscere gl'incontestabili risultati dell'impulso generalmente dato alla grande industria ferroviaria, sotto i varii suoi aspetti, a beneficio e decoro della nazione.

PRODOTTI FERROVIARII MENSILI

(Ottobre 1881).

Dalla Direzione generale delle Strade ferrate presso il Ministero dei lavori pubblici abbiamo solo in questi giorni ricevuto il prospetto dei prodotti del mese di ottobre 1881, confrontati con quelli dell'ottobre 1880, ed in relazione ai precedenti (*).

Il prodotto generale del detto mese di ottobre 1881 ascese a L. 18,404,300, composto come segue:

Viaggiatori . . . . L.	8,269,502
Bagagli . . . . »	344,477
Merci a grande velocità . . . . . . »	1,727,092
Id. a piccola velocità . . . . . . »	7,993,436
Prodotti diversi . . . . »	69,793
Totale L.	18,404,300

(*) V. *Monitore*, N. 49 del 1881.

Tale prodotto va poi ripartito come segue:

	1881	1880
Ferrovie dello Stato . . . L.	10,580,115	L. 10,113,902
» di diverse Società esercìte dallo Stato . »	1,997,541	» 1,944,975
» Romane . . . . »	2,835,749	» 2,870,988
» Meridionali . . . »	2,408,364	» 2,758,860
» Venete . . . . . »	117,107	» 118,133
» Sarde . . . . . »	148,712	» 137,252
Ferrovia Sicula Occidentale »	124,286	» 50,839
Ferrovie diverse . . . . . »	192,426	» 166,693
Totale L.	18,404,300	L. 18,161,642

Si ebbe dunque nell'ottobre 1881 un aumento di lire 242,658 in confronto del 1880. — Aumentarono le Ferrovie dello Stato con L. 466,213; le Ferrovie di Società diverse esercìte dallo Stato con L. 52,566; le Sarde con L. 11,460, non potendosi tener conto dell'aumento di L. 73,447 per la Sicula Occidentale, che nel 1880 non era ancora aperta totalmente all'esercizio. — Diminuirono invece le Meridionali con L. 350,496; le Romane con L. 33,239; e le Venete con L. 1,026.

I prodotti poi dal 1° gennaio a tutto ottobre 1881, confrontati con quelli dell'eguale periodo del 1880, furono i seguenti:

	1881	1880
Ferrovie dello Stato . . . L.	88,966,625	L. 82,693,760
» di diverse Società esercìte dallo Stato . »	15,097,552	» 14,365,422
» Romane . . . . »	26,900,936	» 25,680,946
» Meridionali . . . »	20,454,222	» 19,815,191
» Venete . . . . . »	842,761	» 914,404
» Sarde . . . . . »	1,225,452	» 1,004,131
Ferrovia Sicula Occidentale . »	843,088	» 212,944
Ferrovie diverse . . . . . »	1,506,813	» 1,348,568
Totale L.	155,837,449	L. 145,455,366

Si ebbe dunque nel detto periodo del 1881 un aumento complessivo di L. 10,383,083 in confronto del 1880. — Tutte le linee furono in aumento, fuorchè le Venete, che presentano una diminuzione di L. 71,643. L'aumento principale si ebbe: sulle Ferrovie dello Stato con L. 6,272,865; sulle Romane con L. 1,849,990; sulle Ferrovie di Società diverse esercìte dallo Stato con L. 712,130; sulle Meridionali con L. 630,031; sulle Sarde con L. 221,321, non potendosi tener conto dell'aumento di L. 630,144 sulla Sicula Occidentale, che nel 1880 non era ancora totalmente aperta all'esercizio. —

Devesi qui notare che la lunghezza totale delle linee in esercizio, che nell'ottobre 1880 era di chil. 8,684, come nel settembre, era invece di chil. 8,950 nell'ottobre come nel settembre 1881, non essendosi aperto nel detto mese alcun nuovo tronco. — E la lunghezza media, che nell'ottobre 1880 ascendeva a chil. 8,453, nell'ottobre 1881 era invece di chil. 8,804. —

Il prodotto chilometrico delle diverse linee in esercizio nell'ottobre 1881, confrontato con quello del 1880, fu il seguente:

	1881		1880
Ferrovie dello Stato . . . . . L.	2,684	L.	2,653
» di diverse Società esercite dallo Stato . . . . . »	2,136	»	2,080
» Romane . . . . »	1,685	»	1,706
» Meridionali . . . . . »	1,645	»	1,902
» Venete . . . . »	854	»	862
» Sarde . . . . »	382	»	410
Ferrovia Sicula Occidentale . . . »	661	»	420
Ferrovie diverse . . . . »	1,374	»	1,190
Media complessiva L.	2,073	L.	2,109

Si ebbe dunque nell'ottobre 1881 una diminuzione media totale di L. 36 in confronto del 1880 — Aumentarono le Ferrovie di Società diverse esercite dallo Stato di L. 56; le Ferrovie dello Stato di L. 31; non tenendo calcolo dell'aumento di L. 244 per la Sicula Occidentale, che nel 1880 non era ancora totalmente aperta all'esercizio. — Diminuirono invece le Meridionali con L. 257; le Sarde con L. 28; le Romane con L. 21; e le Venete con L. 8.

Finalmente il prodotto chilometrico dal 1° gennaio a tutto ottobre 1881, confrontato con quello dell'eguale periodo del 1880, fu il seguente:

	1881	1880
Ferrovie dello Stato	L. 22,736	L. 21,807
» di diverse Società esercite dallo Stato	» 16,147	» 15,385
» Romane	» 15,939	» 14,911
» Meridionali	» 14,077	» 13,665
» Venete.	» 6,151	» 6,674
» Sarde	» 3,191	» 3,678
Ferrovia Sicula Occidentale	» 5,269	» 4,175
Ferrovie diverse.	» 10,762	» 9,772
Media complessiva	L. 17,700	L. 17,197

Si ebbe dunque nel suddetto periodo del 1881 un aumento di L. 503, in confronto dell'eguale periodo del 1880. — Aumentarono le Romane con L. 1,028; le Ferrovie dello Stato con L. 929; le Ferrovie di Società diverse esercite dallo Stato con L. 762; le Meridionali con L. 412; non tenendosi conto dell'aumento di L. 1,094 per la Sicula Occidentale, che nel 1881 non era ancora completamente aperta all'esercizio. — Diminuirono invece le Sarde con L. 487, e le Venete con L. 323.

LE LOCOMOTIVE PEI TRAMWAYS
DI TORINO

Il cav. ing. Frescot, incaricato dal Sindaco di Torino di esaminare le locomotive che fanno il servizio nell'interno della città sulla rete della Società Belga, rassegnò allo stesso Sindaco una Relazione in proposito, in cui non solo è indicato quel che conviene per la città di Torino, ma si contengono inoltre delle norme che possono valere per molti casi consimili.

Si è per questo motivo che abbiamo chiesto all'egregio autore di poter rendere di pubblica ragione questo suo lavoro, ritenendo di far cosa gradita ai nostri lettori.

RELAZIONE *sul servizio dei* tramways *con trazione meccanica, fatto dalla Società Belga entro la cinta daziaria, tra le barriere di Casale e di Piacenza e la piazza Castello.*

In seguito all'onorevole incarico datomi dalla S. V. Ill.ma con foglio N. 1923 del 24 dicembre scorso, di procedere cioè ad un esame delle locomotive attualmente adoperate dalla Società Belga per l'esercizio dei *tramways* a vapore nell'interno della città e della cinta daziaria, onde vedere se esse soddisfino, ed in quale misura, alle condizioni prescritte dall'Amministrazione comunale nell'autorizzazione provvisoria per il loro uso, pregiomi ora di sottoporre al giudizio della S. V. Ill.ma il risultato degli esami ed esperimenti da me fatti, nonchè il chiestomi parere sull'argomento.

I. *Quesiti.* — Precisando anzitutto i punti principali su cui mi si incaricava di riferire col precitato foglio, parmi si possano essi ridurre ai seguenti:

1° Vedere se siasi ottemperato alla prescrizione di *fumivorità* delle locomotive adoperate, e se i mezzi a ciò impiegati possano considerarsi come sufficienti e sicuri.

2° Eseguire analoga constatazione riguardo alla *silenziosità* delle locomotive, specialmente nelle vie interne della città.

3° Esaminare il combustibile impiegato, onde riconoscere se per la sua qualità, e per quanto dalla stessa possa dipendere, le locomotive presentino i requisiti richiesti al N. 1.

4° Esperimentare infine la regolarità, sicurezza e convenienza del funzionamento di dette locomotive, dal punto di vista dell'interesse del pubblico, per quanto riguarda al servizio che prestano nell'interno della cinta daziaria. —

Prima di rispondere partitamente a tali domande, mi permetta la S. V. di fare alcune premesse, non del tutto prive d'importanza.

II. *Significato da attribuirsi al vocabolo* fumivorità. — Una prima premessa riguarda il significato che, nel presente caso, parmi debbasi attribuire al vocabolo *fumivorità*, quale la S. V. mi comunica venire richiesta dall'Amministrazione comunale nelle macchine a vapore (locomotive) per *tramways.*

Nel linguaggio tecnico, intendonsi per *fumo* i prodotti, piuttosto che della combustione, della distillazione secca di un combustibile, in quanto che, essendo essi composti essenzialmente di una numerosa serie d'idrocarburi gazosi o liquidi allo stato di vapore, trascinanti con sè del pulviscolo carbonioso e fuligginoso, appariscono visibilissimi nell'atmosfera in cui vengono versati; e quindi potrebbe comprendersi per *fumivorità* d'una locomotiva la proprietà, che alla medesima si comunica, di bruciare completamente, o quasi, questi prodotti immediati, trasformandoli in altri più elementari (anidride carbonica, azoto, vapore acqueo, ecc.), che per essere tutti affatto insensibili all'occhio, riescono privi d'una parte, ch'è anche la più importante nel caso nostro, degli inconvenienti attribuiti ai primi.

In tal caso, il mezzo per ottenere la *fumivorità* risiede tutto nella natura del combustibile, nel quantitativo e nella conveniente distribuzione dell'aria immessa nel focolaio per alimentare la combustione e renderla completa.

Nel significato invece che più comunemente si dà alla *fumivorità*, e che parmi appunto sia quello da doversi adottare nel caso presente, non solo vengono considerati i prodotti della combustione, ma altresì il vapore di scarica dei cilindri motori, che viene emesso nell'atmosfera e che passa allo stato vescicolare, rimanendovi stazionario, quando, specialmente nella stagione invernale, non possa venire assorbito dall'aria già soprasatura di umidità.

Non è poi nemmeno da supporre che per *fumivorità* possa intendersi l'assoluta e completa soppressione d'ogni emanazione gazosa dal camino della locomotiva, giacchè i prodotti della combustione possono bensì venir dissimulati, ma non mai soppressi; e d'altra parte, *fintanto che si ha un camino, si è certi che qualche cosa ne esce fuori*, e ciò per servirmi di una espressione molto appropriata, la quale trovasi in una Memoria letta, or son pochi mesi, davanti alla Institution Mechanical Engineers di Londra, intorno all'applicazione dell'aria compressa ai *tramways*, in sostituzione delle macchine a vapore.

D'altra parte poi, trattandosi di piccole locomotive per *tramways* percorrenti strade ampie ed aperte, l'emanazione di questi gaz, quasi invisibili ed in quantità relativamente piccolissima, non può avere che un'importanza minima, siccome essi vengono immediatamente disciolti nel grande ambiente atmosferico.

III. *Mezzi por ottenere la fumivorità delle locomotive a vapore — Qualità del combustibile — Condensazione del vapore esausto* — Ciò premesso, i mezzi che naturalmente si presentano come i più ovvii per ottenere la fumivorità quale dev'essere intesa, si può dirlo già *a priori*, devono consistere: da un lato, nell'impiego di un combustibile, che contenga il minimo possibile di materie distillabili (idrocarburi e catrami) ed il massimo di carbonio fisso (quale appunto sarebbe il coke di 1.ª qualità); dall'altro lato, nella soppressione dell'emissione del vapore esausto nell'atmosfera, adottando a tal uopo un mezzo pratico e sicuro di completa condensazione.

IV. *Difficoltà tecniche e pratiche di ottenere nelle locomotive una condensazione incondizionata di vapore esausto* — Però, se la questione dell'impiego d'una appropriata specie di combustibile può facilmente risolversi, non è da dirsi lo stesso per ciò che riguarda la condensazione.

In nessuna locomotiva, infatti, è possibile praticamente ottenere la soppressione incondizionata e continua del getto di vapore nel camino; perchè, sebbene come mezzo di condensazione si impieghi l'acqua fredda (che è la sostanza refrigerante più alla mano e quella possedente una grande capacità calorifica), ne occorrerebbe tuttavia una quantità relativamente grandissima. Per cui, anche prescindendo dalle immense difficoltà pratiche alle quali si andrebbe incontro, si avrebbe sempre il grave inconveniente di accrescere, da un lato la contro-pressione nei cilindri, e la difficoltà di attivazione del fuoco, e dall'altro lato il peso morto sugli assi della macchina: cose queste che, importando un grande aumento nelle proporzioni e nella potenza delle locomotive, le renderebbero incompatibili, anche dal lato economico, col genere di servizio che sono chiamate a prestare.

V. *Servizio con locomotive a condensazione di vapore nella Metropolitana di Londra* — La più importante applicazione di locomotive atte alla condensazione del vapore in appositi recipienti di acqua fredda, si ha nella ferrovia Metropolitana di Londra; ma appunto la soppressione del getto del vapore esausto nell'atmosfera non si ottiene, anche con queste pesantissime locomotive, che interpolatamente, lungo tratte assai limitate sotto le gallerie.

VI. *Locomotive a condensazione per Tramways esperimentate in Prussia* — Ad evitare gl'inconvenienti e le difficoltà sopraccennate, si costrussero per alcuni *tramways* in Prussia delle locomotive, nelle quali la condensazione del vapore esausto si è cercato di ottenerla, non più immettendolo in apposito recipiente di acqua fredda, ma bensì facendolo attraversare un ambiente, nel quale si hanno molti tubi refrigeranti, per modo che assorbendosi con essi il calore del vapore, verrebbe questo a condensarsi prima di trovare sfogo nell'atmosfera.

Ma queste locomotive, sia per la complicazione di tale apparato, sia perchè non è possibile ottenere che un parziale effetto, sia ancora per le dimensioni complessive che prenderebbero, son poco adatte per un servizio interno di città; e non mi consta che sinora tale sistema abbia attecchito, e d'altronde non sarebbe indicato pel caso nostro.

VII. *Locomotive senza focolaio, con serbatoio d'acqua ad altissima temperatura.* — Altro motore a vapore venne pure proposto ed applicato in esperimento per il servizio dei *tramways* nell'interno delle città, allo scopo di evitare l'inconveniente dell'emanazione del fumo prodotto dalla combustione; e questo motore è conosciuto sotto il nome di *locomotiva senza focolaio*, *a serbatoio di vapore.* In esso il vapore non viene generato direttamente durante il viaggio, bensì si sviluppa da una massa d'acqua ad altissima temperatura, che trovasi nella caldaia dove venne introdotta, prendendola da apposita caldaia fissa esistente in dati punti della linea. Man mano che si diminuisce la pressione nella caldaia della locomotiva per il consumo di vapore fatto nei cilindri, svolgesi una nuova quantità di vapore, che è pronto per una nuova presa.

Ma anche questo genere di motore non ebbe ad entrare finora nella pratica applicazione, sia perchè non soddisfa che parzialmente allo scopo, potendosi solo evitare le esalazioni dei prodotti della combustione, mantenendosi pur sempre il vapore di scarica, che si avrebbe a condensare; sia poi, ed essenzialmente, perchè il motore riesce più complicato, difficile il regolarne le pressioni, il serbatoio prende considerevole volume, onde poter disporre di una quantità di calore atto allo sviluppo del vapore, ecc. ecc. Cosicchè, allo stato attuale del problema, non è nemmeno il caso di proporre un tal genere di motore.

(*Continua*). *Ing.* C. Frescot.

LE FERROVIE FRANCESI

nel 1880

La Statistica delle Ferrovie francesi al 31 dicembre 1880, pubblicata non ha guari dalla Direzione generale delle ferrovie medesime, le suddivide nei seguenti gruppi: 1° Ferrovie concesse dallo Stato, comprendenti le linee d'interesse generale delle grandi Compagnie e di Compagnie diverse, oltre le linee industriali; 2° Rete dello Stato; 3° Ferrovie non concesse, ma dichiarate d'utilità pubblica, già classificate, ed il cui studio è ordinato dalla legge; 4° Linee d'interesse locale.

Il totale della rete francese, comprendente tutte le suddette categorie, al 31 dicembre 1880 si estendeva per una lunghezza di 44,276 chil., così ripartiti:

1° Dichiarati di pubblica utilità	in esercizio	Chil.	26,166
	in costruzione	»	10,312
		Chil.	36,478
2° Non dichiarati di pubblica utilità		»	7,798
	Totale complessivo	Chil.	44,276

Ora, prendendo in esame particolare i suddetti gruppi, si hanno sopra ciascuno di essi i seguenti ragguagli:

Grandi Compagnie. — La rete delle 6 grandi Compagnie, comprese le due linee di Cintura (sponda destra) e di Grande-Cintura, presenta una lunghezza totale di chilometri 23,118, di cui 11,034 per l'antica rete, e 12,114 per la rete nuova.

Gli 11,034 chil. dell'antica rete comprendono 10,155 chil. in esercizio ed 879 in costruzione. Le sezioni aperte all'esercizio durante il 1880 si estendono a 317 chil, cioè: 29 pel Nord, 285 per la Parigi-Lione-Mediterraneo, e 3 per la Grande-Cintura.

La nuova rete si compone di 10,339 chil. in esercizio, 1,641 in costruzione, e 131 eventualmente concessi. La lunghezza aperta all'esercizio nel 1880 comprende 203 chil. appartenenti alle seguenti Compagnie: 14 del Nord, 15 dell'Est, 61 dell'Ovest e 113 del Mezzodì.

Compagnie diverse. — Le Compagnie diverse, in numero di 25, si sviluppano per una lunghezza di 1,455 chil. di cui 998 in esercizio, 355 in costruzione, e 12 eventualmente concessi. Le aperture avvenute nel 1880 non riguardano che 9 chil. della rete da Lille a Valenciennes, ed il raccordo di 1 chil. della linea di Cambrai con quelle del Nord.

Quattro sole Compagnie, su 25, sono in possesso di una rete di qualche importanza, dacchè lo Stato ha riscattato la maggior parte delle ferrovie in sofferenza, e cioè: il Nord-Est, 297 chil.; le Dombes ed il Sud-Est, 202 chil.; Bourges a Gien, 161 chil.; il Medoc, 100 chil. Quest'ultima Compagnia è la sola delle quattro citate che sia interamente esercita; quella da Bourges a Gien non è che nel periodo di costruzione.

Ferrovie industriali e diverse. — L'estensione di questa categoria di ferrovie è di 356 chil, di cui 239 in esercizio e 117 in costruzione. In questa lunghezza totale si sono compresi, sotto la denominazione di ferrovie diverse, 120 chil. appartenenti alle seguenti Compagnie: 55 chil. alla Compagnia da Epinac a Velars, di cui 27 per un esercizio carbonifero; 1 chil. per la linea funicolare dalla Croce-Rossa a Lione; 17 chil. a binario ridotto per collegare le miniere di Heyran e di Vaux al Fréjus; 22 chil. a binario ridotto per la ferrovia di Seine-et-Marne; e 25 chil. per la ferrovia sottomarina tra la Francia e l'Inghilterra.

I 236 chil., che formano le ferrovie industriali propriamente dette, servono a collegare miniere, cave od importanti officine con canali o colla rete generale ferroviaria. La trazione vi si fa, ora con macchine fisse, ora con locomotive, ed ora a cavalli. La concessione più antica rimonta al 1830, e serve a collegare le miniere di Epinac al canale di Bourgogne.

Rete dello Stato — Questa rete comprende una lunghezza totale di 2,614 chil., di cui 1,804 in esercizio, 807 in costruzione, e 3 non dichiarati di utilità pubblica.

Questa rete si compone di 2,605 chil. di linee riscattate in virtù della legge del 18 maggio 1878, di cui 1,851 chil. di linee d'interessa generale e 747 chil. di linee d'interesse locale. Tre decreti si susseguirono per annettere tre tronchi alla rete dello Stato. Le ferrovie d'interesse generale riscattate sono le seguenti: Charentes, Vendée, Orléans a Châlons, Saint-Nazaire al Croisie, Bressuire a Poitiers, Clermont a Tulle e diramazione. Le linee d'interesse locale passate allo Stato appartenevano alle Charentes, all'Orléass a Roneu, a Poitiers, a Saumur, alla rete Nantese, alla rete di Maine-et-Loire e Nantes.

Ferrovie non concesse. — La prima categoria di queste linee comprende quelle che furono dichiarate di utilità pubblica. La loro lunghezza totale è di 4,928 chil., di cui 442 in esercizio, 2,361 in costruzione, e 2,125 da costruire.

Queste linee sono comprese nella rete complementare; i lavori di cui esse sono oggetto figurano, ad ogni trimestre, nei prospetti pubblicati dal *Journal Officiel* e compilati dall'Amministrazione superiore dei lavori pubblici.

La seconda categoria comprende le ferrovie classificate, ed il cui studio è prescritto dalla legge. La loro lunghezza approssimativa è di 7,652 chil. Quattro fra esse, dell'estensione di 135 chil., sono comprese nella legge del 31 dicembre 1875: le altre figurano nella legge di classificazione del 1879.

Ferrovie d'interesse locale. — La rete d'interesse locale comprende 69 linee, aventi la complessiva lunghezza di 3,681 chil., ripartita in 37 dipartimenti: 2,189 chil. sono in esercizio, 442 in costruzione, e 1,050 sono ancora da costruire.

I dipartimenti, la cui rete in esercizio è più sviluppata, sono i seguenti: Eure, 227 chil.; Somme, 216; Sarthe, 173; Oise, 170; Saône-et-Loire, 159; Pas-de-Calais, 136, Vosges, 121; Hérault, 101.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

È partito per Roma, per conferire col ministro Baccarini, il comm. Blumenthal, presidente del Consiglio d'amministrazione delle strade ferrate dell'Alta Italia. Lo accompagna il Segretario-Capo del Consiglio stesso.

Credesi non sia estraneo a questa gita l'argomento

delle modificazioni al Regolamento 6 marzo 1879, delle quali abbiamo precedentemente annunciato la prossima sanzione.

><

Il Consiglio di amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha rassegnato al Ministro dei lavori pubblici i processi verbali delle ispezioni praticate all'armamento dei tronchi con rotaie di vecchio modello e percorsi da treni diretti.

Sulle risultanze dei detti verbali, ci consta che l'Amministrazione delle ferrovie medesime è intenzionata di proporre gli opportuni provvedimenti per migliorare le condizioni dell'armamento, laddove maggiormente ne fu riconosciuto il bisogno.

><

Il giorno 2 del corrente mese ebbe luogo in Arona una Conferenza tra il cav. Paria per il R. Commissariato delle Ferrovie dell'Alta Italia; il comm. Mangili per l'Impresa di navigazione del Lago Maggiore; l'ingegnere Sala pel Servizio della manutenzione e lavori delle dette Ferrovie; il cav. Roncaldier pel Servizio del traffico delle Ferrovie medesime: ed il comm. Giambastiani per la Direzione della linea Novara-Pino.

Scopo della Conferenza era quello di concretare i provvedimenti da adottarsi in previsione dei trasporti straordinarii di materiali da costruzione e di armamento, che prossimamente occorreranno pel completamento della linea da Novara a Pino.

Sappiamo che i signori convenuti alla Conferenza si sono messi di rccordo su quanto deve farsi per provvedere al bisogno, ed hanno già sottoposte alla superiore approvazione le loro proposte.

><

Ci scrivono da Firenze che la Direzione tecnica governativa per la ferrovia da Faenza a Pontassieve sta attivamente lavorando per ultimare il progetto di appalto della grande galleria per l'attraversamento dell'Appennino, e presentarlo alla superiore approvazione prima della fine del corrente mese. Per la pronta presentazione di quel progetto, il Ministro dei lavori pubblici ha fatte le più vive premure alla predetta Direzione, affinchè i lavori relativi, richiedenti maggior tempo in confronto degli altri della linea, possano essere appaltati al più presto possibile.

><

Ci consta pure che identiche premure, e per un medesimo scopo, furono fatte dal suddetto Ministero alla Direzione governativa della linea Parma-Spezia, acciò venga sollecitata la presentazione del progetto pel tronco comprendente la galleria del Borgallo. Anche questa galleria, che deve attraversare l'Appennino, per la sua importante lunghezza richiederà parecchio tempo ad essere compiuta, ed è perciò sommamente desiderabile che i relativi lavori possano essere intrapresi al più presto.

><

Abbiamo da Firenze che l'Ufficio tecnico delle Strade ferrate Meridionali, per la costruzione della linea Aquila-Rieti, incontra gravi opposizioni nei proprietarii dei terreni da espropriarsi a sede della strada. Queste difficoltà sono l'unica causa per la quale non si è ancora potuto metter mano ai lavori della linea.

><

Il Consiglio comunale di Isola delle Femmine (Sicilia) ha fatto istanza al Ministro dei lavori pubblici affinchè inviti la Società della ferrovia Sicula-Occidentale, Palermo-Marsala-Trapani, a facoltizzare la Stazione omonima al servizio delle merci a piccola velocità.

><

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha disposto che nei treni diretti di maggiore importanza siano usati dei carrì-bagagli con compartimento chiudibile, dei quali ne sono stati messi recentemente in circolazione un certo numero.

Circa l'uso dei nuovi carri, l'Amministrazione predetta ha date agli Ufficii del Traffico, opportune disposizioni le quali naturalmente hanno lo scopo di prevenire, per quanto è possibile, il ripetersi dei furti e le manomissioni dei bagagli.

><

Sappiamo che le Amministrazioni ferroviarie, nei loro studii per la unificazione ed il riordinamento delle tariffe, presero in considerazione le istanze dei fabbricatori delle polveri piriche, ed hanno perciò compreso tra le nuove una tariffa a prezzi speciali differenziali, con condizione di peso, pei trasporti di materie infiammabili ed esplosive della 3.ª categoria.

><

Ci giungono da Benevento alcune informazioni intorno alla situazione dei lavori in corso, a cura dell'Amministrazione delle ferrovie Meridionali, per la costruzione della linea da Benevento a Campobasso.

L'importo complessivo dei lavori eseguiti e delle provviste a tutto dicembre scorso ammonta a lire 8,000,000, delle quali L. 450,000 per opere eseguite nel detto mese, durante il quale fu presente sui cantieri una forza media di 6000 operaj.

Il primo tronco da Benevento a Pietralcina venne aperto all'esercizio il 1° settembre 1881, e la sua lunghezza è di chilometri 13. Da quest'ultimo punto fino alla Stazione di Morcone, per un'estesa cioè di chil. 30, l'armamento della linea può considerarsi completo, non mancando che una parte della massicciata. Questo tronco è percorso giornalmente da convogli pel trasporto dei materiali.

Anche sul tratto successivo, da Morcone a San Giuliano, della lunghezza di chil. 19, la posa del ferro è già eseguita: manca però buona parte della massicciata, al cui completamento si lavora attivamente.

Le opere d'arte, tutte situate lungo la tratta da Morcone a San Giuliano, possono considerarsi come compiute, non mancandovi che pochi lavori di finimento. Altrettanto dicasi dei fabbricati delle case cantoniere e delle Stazioni di Pescolamazza, Fragneto, Campolattaro, Pontelandolfo, Morcone, Santa Croce, Sepino e San Giuliano.

In quanto all'ultimo tronco, da San Giuliano a Campobasso (chil. 24), si lavora con attività al piano stradale, impiegando nei movimenti di terra una forza giornaliera di oltre 1000 operaj. La stagione poco

propizia ha ostacolato un maggiore sviluppo nelle opere d'arte e nei fabbricati; tuttavia vi si lavora intorno, per quanto lo consentono le condizioni atmosferiche.

Su quest'ultimo tronco sono da eseguire n. 7 gallerie, le quali in totale misurano m. 2850, e di cui la più importante, quella denominata di Coll'Alto, è lunga m. 560. Delle dette gallerie, cinque sono tuttora da iniziare, e si lavora solo intorno all'escavo delle trincee di approccio; per le altre due è già incominciato l'escavo in galleria, che trovasi eseguito per circa 200 m.

Dalle premesse informazioni si ricava la certezza che la importante linea da Campobasso a Benevento sarà quanto prima compiuta e posta in esercizio; e ciò mercè la lodevole attività colla quale l'Amministrazione delle ferrovie Meridionali ha saputo dar prova, non solo nella costruzione della linea di cui parliamo, ma anche di quelle altre che colla recente Convenzione le furono dal Governo affidate.

><

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 9 al 14 corrente.

Furono approvati i seguenti progetti:

Progetto di appalto per la costruzione del tronco Fornovo-Rivo Strabei, della ferrovia Parma-Spezia;

Progetto di appalto per la costruzione del tronco Rivo Strabei-Solignano, della ferrovia suddetta;

Progetto per la costruzione del tratto attraverso l'abitato di San Fratello, della strada provinciale di 2ª serie da Sant'Agata di Militello alla nazionale Termini-Taormina, in provincia di Messina;

Progetto per la costruzione di un tronco a travate metalliche sul Ticino, al passo di Turbigo, lungo la strada provinciale da Novara a Gallarate ed a Varese;

Progetto per rafforzare l'imbancamento dell'argine destro di Adige alla marezzana Zen, in Comune di Lusia, provincia di Rovigo;

Progetto per difesa della città di Mantova dalle massime piene dei laghi.

><

Ci scrivono da Milano:

In considerazione dei buoni risultati ottenuti dall'applicazione ad una locomotiva dell'iniettore sistema Mazza, il Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia ha autorizzato l'esperimento del detto sistema di iniettore ad un più esteso numero di locomotive.

— Il Consiglio suddetto ha approvata la Convenzione stipulata colla Casa esercente l'*Hôtel-Milan* in Milano per la concessione di vendere nell'Hôtel stesso i biglietti di viaggio sulle ferrovie.

— La Stazione di Dego, sulla linea Alessandria-Savona, venne ammessa alla vendita dei biglietti di andata e ritorno per Spigno ed Acqui.

— Il Consiglio d'amministrazione delle strade ferrate dell'Alta Italia ha ultimamente prese, fra altre, le seguenti deliberazioni:

Approvò la spesa occorrente ad alcuni ristauri nel fabbricato passeggieri della Stazione di San Giuseppe.

Approvò la spesa occorrente a migliorare le condizioni del dormitorio dei macchinisti e fuochisti nella Stazione di Pinerolo.

Autorizzò l'apertura di varie gare per la fornitura di piattaforme girevoli in ferro e ghisa, nella quantità di N. 140 occorrenti pei bisogni del 1882.

Autorizzò l'apertura di altre gare per la fornitura di N. 81 cilindri e di gratelle in ferro per locomotive.

Autorizzò altre gare per la provvista di 150 mila Kilg. di lamiere di ferro, di 100,000 bolloni di ferro e di altre ingenti partite di ferro diverso in barre.

Aggiudicò alla Ditta Fornara Giovanni e Comp. di Torino la provvista di un'ingente partita di tele metalliche diverse di ottone e di ferro.

Aggiudicò alla Ditta Talucchi e figli di Torino la fornitura della stoffa di crine per vetture di 1.ª e 2.ª classe, occorrente pei bisogni del 1882.

><

Dalla Ragioneria centrale delle Strade ferrate dell'Alta Italia venne testè pubblicata la *Statistica* per l'anno 1880, di cui ci venne gentilmente trasmesso un esemplare.

Noi non mancheremo di occuparcene nei prossimi numeri, come abbiamo fatto pegli anni precedenti.

><

Il Consiglio superiore della Banca Nazionale, in sua adunanza d'oggi, fissò in L. 50 il dividendo sulle Azioni della Banca pel 2° semestre dell'anno 1881, pagabile dal 6 febbraio prossimo.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie venete complementari. — Nella seduta del 10 corr., al Consiglio provinciale di Venezia veniva data comunicazione della risposta del Ministero dei lavori pubblici alle istanze presentategli da quella Deputazione provinciale, in conformità alla consigliare deliberazione del 18 giugno 1881 sulle ferrovie interessanti la Provincia.

Il deputato provinciale Diena, fatta la storia delle pratiche corse in argomento, lesse il seguente documento:

« Le disposizioni fatte finora, e tra esse quella recente dell'ordinazione dell'appalto del secondo tronco della ferrovia Mestre-S. Donà-Portogruaro, hanno dimostrato certamente come il Ministero creda, per quanto riguarda questa linea, di dover conformarsi alla legge 29 luglio 1879, colla quale ne fu decretata la costruzione.

« Un siffatto intendimento fu manifestato in varie occasioni a cotesta R. Prefettura, nello scopo e nella persuazione che ne sarebbe stata edotta cotesta Amministrazione provinciale; ma, per quanto emergerebbe dalla lettera controdistinta, ciò non avrebbe avuto luogo, attendendosi tuttora dall'Amministrazione di conoscere le determinazioni del Ministero in ordine alla domanda fatta colla deliberazione 18 giugno u. s. del Consiglio provinciale.

« Il sottoscritto deve adunque interessare la S. V. a voler tosto significare a cotesta onorevole Amministrazione provinciale per sua norma, in risposta alla sua domanda, di cui nella succitata deliberazione 18 giugno u. s., quanto segue:

« 1° Che non è in facoltà del Governo di mutare le disposizioni della vigente legge 29 luglio 1879 sulle ferrovie complementari, colla quale è sancita la costruzione della linea Mestre-S. Donà-Portogruaro.

« 2° Che il Ministero deve perciò provvedere anche in questa parte alla esecuzione della legge suddetta, ad al-

l'uopo deve anche insistere perchè l'Amministrazione provinciale eseguisca il pagamento delle quote di contributo, da essa votate a termini della legge stessa.

« 3° Che infine il Ministero è disposto sempre ad esaminare, colla maggior attenzione ed equità, le concrete domande della Provincia, corredate dei relativi progetti; pure avvertendo che, anche nel caso in cui si trovasse possibile e conveniente la loro totale o parziale adozione, occorrerebbe presentare un relativo progetto di legge insieme ai necessarii provvedimenti.

« Ove il Consiglio provinciale intendesse di chiedere qualche linea di quarta categoria, dovrebbe affrettare la sua domanda, affinchè il Ministero possa tenerne conto nella distribuzione equa dei 1530 chilometri autorizzati dalla legge suddetta 29 luglio 1879 per tutto lo Stato.

« Si compiacerà di un cenno di riscontro della presente e d'informare poi il Ministero delle deliberazioni che saranno prese da codesta Amministrazione provinciale.

« Roma, addì 28 dicembre 1881.

« A. Baccarini ».

Il deputato Diena disse inoltre che, quand'era già fissato il giorno della convocazione in seduta straordinaria del Consiglio provinciale, pervenne, per il tramite della R. Intendenza locale, una nota del Direttore generale del Ministero del tesoro, colla quale si eccitava la Intendenza a volergli ottenere il pagamento delle L. 90 mila chieste, diffidando il Consiglio, in caso di rifiuto, al pagamento degli interessi di mora.

Il cons. Diena, a nome della Deputazione provinciale, conchiudeva proponendo che si sospendesse ogni deliberazione in proposito, e che la si rinviasse ad altra adunanza *a breve termine*.

Dopo breve discussione, il Consiglio approvò che la deliberazione relativa a questo argomento sia rimandata ad una seduta a breve termine (tra dieci o quindici giorni).

Succursale dei Giovi. — Il *Corr. Mercant.* annuncia che il Municipio di Bolzaneto ha dato alla stampa, perchè sia distribuita ai Deputati, una importante Memoria, la quale contiene il voto emesso da quella Giunta comunale in favore del tracciato attraverso la valle Secca (tracciato di valle Scrivia) per la linea succursale della ferrovia dei Giovi.

A questo voto è unita una petizione al Governo per la sollecita attuazione di questo tronco ferroviario, in vista del nuovo impulso che sta per dare ai commerci l'apertura del tunnel del Gottardo.

La petizione porta le firme di tutti i consiglieri del Comune di Bolzaneto.

— D'altra parte, si legge nella *Riforma* del 17:

Una seconda assemblea, riunitasi ieri in Garbagna, presenti le rappresentanze di venti Comuni, facendo plauso all'attività spiegata dal Comitato costituito nella precedente assemblea, deliberò di spingere alacramente gli studii della linea Genova-Bisagno-Scrivia-Sisola-Grua, diretta a Mortara o a Vigevano e Gallarate, con diramazioni a Busalla o a Voghera, informandone telegraficamente l'on. Baccarini.

Ferrovie dell'Alta Italia. — La Direzione dell'esercizio ha pubblicato quanto segue:

Col giorno 1° febbraio prossimo entrerà in vigore il 1° Supplemento al Regolamento-tariffa del febbraio 1881 pei trasporti in servizio cumulativo italo-austro-ungarico.

Tale Supplemento, in due fascicoli distinti per la grande e rispettivamente per la piccola velocità, contiene le modificazioni ed aggiunte, portatesi più specialmente dalle tariffe austriache, alle condizioni e prescrizioni di tariffa, alla nomenclatura delle merci, ed ai prezzi di trasporto; non che siffatti prezzi rispetto alle altre Stazioni italiane ed austriache, le quali, a cominciare dal suddetto giorno 1° febbraio prossimo, saranno anche ammesse al servizio cumulativo sovra indicato.

Lo stesso 1° Supplemento contiene inoltre le seguenti tariffe speciali piccola velocità:

N. 5, per spedizioni di birra di almeno 6 tonn. per vagone o paganti la tassa corrispondente, in partenza da determinate Stazioni austriache;

N. 6, per spedizioni di ossa in natura o raschiatura d'ossa, a vagone completo, paganti per la portata del vagone impiegato;

N. 7 *a* e 7 *b*, per spedizioni in determinate condizioni, di cereali, legumi e semi oleosi.

Ciascun fascicolo contiene infine l'errata-corrige alla parte corrispondente del Regolamento-tariffa del febbraio 1881.

Il 1° Supplemento, di cui trattasi, è vendibile al pubblico presso le principali Stazioni della rete, al prezzo per cadaun esemplare, di L. 0.30 quello della grande velocità, e di L. 0.60 quello per la piccola velocità.

Ferrovie Romane — In conformità all'avviso espresso dalla Commissione liquidatrice della Società delle Ferrovie Romane, ed alla istanza presentata al Governo da parecchi detentori delle Azioni livornesi, il Ministero del tesoro deliberò di assumere esso direttamente il cambio di queste ultime Azioni contro la rendita corrispondente. Rimane ancora irresoluta la questione: se il cambio debba effettuarsi immediatamente, o sei mesi dopo la promulgazione della legge di riscatto, essendovi divergenza di opinioni sull'interpretazione da darsi, a questo riguardo, al disposto dell'articolo 2 della Convenzione.

La questione è ora pendente presso il Consiglio di Stato.

— L'antico Consiglio d'amministrazione delle Strade Ferrate Romane, prima di separarsi, ha voluto porgere al comm. Callisto Bertina, Direttore generale, per l'opera assidua ed intelligente da lui prestata alla Società, un attestato di benemerenza.

Una pergamena, con fregi a lavoro artistico di squisita eleganza, stupendamente disegnato e colorito dal celebre Prosdocini di Venezia, fu presentata dal Consiglio testè uscito di carica al comm. Bertina, con un indirizzo molto affdttuoso.

Nel fregio spiccano quattro vedute: l'una rappresenta Roma, l'altra Firenze, la terza Napoli, e la quarta uno dei punti più pittoreschi della rete.

Tramways di Firenze. — La *Nazione* scrive:

La Società dei *tramways* fiorentini, per sempre più favorire le comodità del pubblico, eseguisce sulla linea dei Viali dei doppii scambii, mediante i quali viene raddoppiato il numero delle vetture che percorrono quella linea, riducendo lo spazio fra l'arrivo di una carrozza e l'altra, da un quarto d'ora a sette minuti, e rendendo così sommo vantaggio alle persone che si servono di questo comodo mezzo di locomozione.

Il nuovo servizio andrà in vigore verso la fine del mese, e sarà continuato con l'attività e precisione tenute fin qui, e per le quali meritano elogi il Direttore della Società sig. Vigny, e l'Ispettore del movimento, sig. De Bosio, i quali, egregiamente coadiuvati dai controllori Ceccarelli e Giovannini, si occupano attivamente per rendere quel servizio sotto tutti i rapporti inappuntabile.

Tramways di Livorno — Scrivono da Livorno, 12, alla *Nazione:*

Il servizio che fa nella città nostra il *tramway*, forma l'ammirazione di quanti visitano Livorno.

Una sola cosa rimane a desiderarsi, e questa è che il *tramway* si estenda in tutte le parti più popolose della città, ed avvicini al centro di essa le porte, che grandemente ne sono distanti. Il sig. Charles ha compreso questo bisogno del pubblico, ed ha presentato al Municipio un suo disegno, col quale intenderebbe costruire due altre linee. Una di queste condurrebbe a Porta a mare, per il corso Amedeo e per il corso Umberto; l'altra linea si staccherebbe da Piazza d'arme, e girando dietro il Duomo, tenderebbe giù per via Ricasoli e per via Maremmana fino alla porta, alla quale fa capo un sobborgo popoloso ed una strada che mena diritto all'Ardenza di terra.

Tramways di Torino. — Nella seduta del 16 corr. il Consiglio comunale di Torino era chiamato a deliberare sulla domanda della *Società anonima torinese di tramvie e*

ferrovie economiche per la concessione delle seguenti due nuove linee di tramvia, con trazione a cavalli, nell'interno della città.

La prima linea, partendo da piazza Castello, e per il primo isolato della via Accademia delle scienze, via Finanze, piazza e via Carlo Alberto, via e piazza Bodoni, via Borgo Nuovo e corso lungo Po, arriverebbe fino al piazzale del ponte in ferro; con prolungamento, poscia domandato, sino al Castello del Valentino, e con linea di servizio per raccordo col binario di via Nizza lungo il corso del Valentino.

La seconda, movendo dallo Scalo della ferrovia Torino-Ciriè-Lanzo, per la via al ponte Mosca, piazza Emanuele Filiberto, corso Regina Margherita, via della Consolata, corso Siccardi, piazza Venezia, piazza Solferino, corso Re Umberto, corso Oporto, dell'Arsenale e via San Secondo, giungerebbe fin contro al corso Duca di Genova.

In compenso della concessione, la Società corrisponderà al Municipio l'annualità di L. 500 per ognuna delle linee, da pagarsi a semestri anticipati, dal giorno in cui le linee verranno aperte al pubblico servizio.

La durata della concessione andrà a scadere con quella della tramvia di via Nizza.

Dopo breve discussione sulla tariffa pei giorni festivi e sul tracciato delle due linee, che alcuni volevano modificare, l'assessore Piana dichiarò che la Società adottò il tracciato descritto nello schema di Convenzione, spintavi da considerazioni tecniche imprescindibili.

Ed il Consiglio approvò infine il seguente ordine del giorno proposto dal cons. Favale:

« Il Consiglio approva in massima la concessione delle due nuove linee di *tramways* alla Società Torinese, e confida che il Sindaco e la Giunta, nel conchiudere il relativo contratto, terranno possibilmente conto delle raccomandazioni fatte nel corso della discussione ».

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Leggesi nella *Gazz. Ticin.* del 12:

Dopo l'apertura del servizio regolare della ferrovia per il gran tunnel del Gottardo, il movimento dei passaggieri e delle mercanzie, che di solito si riduceva in gennaio alle minime proporzioni, è assai cresciuto. Le diligenze federali, che partono da Biasca per Fiora, sono quasi sempre al completo, e spesso sono accompagnate da vetture di supplemento. Lo stesso avviene per le diligenze federali che percorrono lo stradale da Fiora a Biasca. Questa attività poi è più considerevolmente aumentata per la mercanzia.

Nei giorni festivi, Airolo è di solito visitato da numerosi cittadini del Cantone d'Uri, ed a loro volta parecchi leventinesi si recano ora a visitare il paese urano.

— Secondo il *Temps* di Parigi, l'Ingegnere in capo della ferrovia del Gottardo sarebbe in trattative colla Casa berlinese Siemens, affine di introdurre un servizio di locomotive elettriche nel gran tunnel del Gottardo. Dapprincipio le grandi spese d'impianto avevano raffreddato di molto queste trattative; ma in seguito alla Esposizione di elettricità di Parigi, si riconobbe che la media dei carboni necessarii per l'elettricità si poteva ridurre, e quindi le spese potevano essere d'assai ridotte. Perciò si ripresero le truttative. Però il tutto è ancora allo stadio di progetto.

Ferrovia del Sempione. — Dal Comitato promotore del valico ferroviario alpino del Sempione venne comunicato alla *Perseveranza* quanto segue:

Sabato, il Comitato eletto dalla Provincia, città, e Camera di commercio di Milano per promuovere il traforo del Sempione ha tenuto una seduta, della quale crediamo utile dar qualche ragguaglio — Riconoscendo da notizie pervenute, ed in via privata e per mezzo dei giornali, che il nuovo Ministero francese sta per riproporre a quel Parlamento la scelta di un nuovo passaggio alpino, che possa servire a combattere il temuto S. Gottardo, il Comitato nostro trovò opportuno di dare alla propria azione una più ampia base, rivolgendosi a tutte le città della Lombardia, Emilia e Veneto, aventi con noi interessi comuni, per richiamare la loro attenzione sull'importante questione, ottenerne l'appoggio, ed all'uopo concretare una uniforme condotta presso il Governo, i senatori e deputati.

Ciò si è già fatto con Novara e Genova con pieno successo, e si spera abbia egual esito altrove.

Per ottenere questo intento, come anche per tener desta e vigile l'attenzione di tutti, si riconobbe pure opportunissimo ufficiare la stampa, affinchè abbia ad occuparsi di questo argomento di tanto interesse per Milano in modo speciale, ora che la soluzione pare prossima, cosa della quale i precedenti ottimi danno pieno affidamento.

Da un complesso d'informazioni risultò pure che, circa allo stato vero della questione, si può dire che ormai siano pronti tutti gli elementi per poterla risolvere nel modo più completo, basando il giudizio sopra veri ed estesi dati tecnici, che assicurano non si ripeteranno le sorprese sgraditissime avutesi al Gottardo. Il Sempione, pel quale già si aveva un progetto redatto con tanta cura, che all'Esposizione di Parigi nel 1878 si guadagnò specialissime distinzioni, ora venne studiato di nuovo per ridurre la pendenza dell'accesso dal lato nostro al solo 13.50 per mille, e metterla in relazione coll'altra del versante nel Vallese, che appena arriva al 10 pure per mille. Questo progetto, il quale, si può annunciare con vera meraviglia, ci fa valicare le Alpi con una ferrovia di pianura, è quasi ultimato, e dà risultati soddisfacentissimi.

Più avanti, a cura del Comitato, si sta studiando il tronco fra Arona ed Ornavasso, molto interessante per noi, e già l'ing. Pensa è sul sito da alcune settimane con diverse squadre di ingegneri; per cui fra alcuni mesi, anche questa lacuna nella gran linea Milano-Parigi sarà colmata.

Al Comitato è pur pervenuto un nuovo recente studio geologico del Monte Bianco, fatto dai geologi Renevier ed Heine, dal quale si desumono in ispecie le condizioni di terreno della tratta fra Entrèves e Pré-Saint-Didier — in nulla favorevoli alla perforazione di un gran tunnel, che si troverebbe nelle condizioni della nota tratta del tunnel del Gottardo sottoposta al piano di Andermatt, causa di tanti guai e di tante spese.

Presa nozione di tutti questi lavori, il Comitato, per accelerare la sua azione in tutto ciò che dallo stato presente della questione viene suggerito, ha determinato di dividere il lavoro fra i suoi membri, ciascuno dei quali si assuma una speciale mansione, che si incaricò di compiere a norma dell'indirizzo prefissogli dal Comitato.

Ferrovie francesi. — Il Ministro dei lavori pubblici autorizzò la Compagnia delle ferrovie dell'Est ad aprire all'esercizio, dal 30 dicembre p. p., le linee da Baccarat a Badonville, della lunghezza di chil. 14.250; e da Colombey a Favières, della lunghezza di chil. 10,950.

— Un telegramma da Parigi, 12, recava:

La *France* dice che le grandi Società ferroviarie ricevettero dal Ministro dei lavori pubblici una nota, nella quale si chiede che esse riducano del 5 per cento la tariffa attuale pel trasporto dei viaggiatori, e del 20 per cento quella delle merci. Dal canto suo, lo Stato rinunzierebbe alle tasse che colpiscono attualmente la circolazione sulle ferrovie. Le Società sono state invitate a rispondere entro 15 giorni.

— A questo proposito, l'*Agenzia Havas* ha trasmesso la seguente nota ufficiosa ai giornali parigini:

Un giornale ha annunziato che il Governo aveva consegnato una proposta scritta alle Compagnie ferroviarie.

Questa notizia è inesatta. Ci furono soltanto delle trattative fra il Ministro dei lavori pubblici ed i direttori di alcune Compagnie.

Disastro in Francia. — Un terribile accidente accadde il 10 corr., verso le 6 di sera, sul tronco ferro-

viario tra la Stazione di Gagnières e quella di Robiac, presso il disco di quest'ultima, al momento in cui il treno 1637 giungeva sul ponte della Cézé, a pochi chilometri dai segnali avanzati della Stazione di Robiac.

I macchinisti di due macchine, che rimorchiavano un convoglio di merci, trovarono segnali di fermata; essi perciò si arrestarono immediatamente, ma l'abbrivo dei vagoni, in una discesa di 10 mm. per metro, produsse una così forte reazione, che i primi vagoni in capo al convoglio, compresovi il carrozzone del capo-convoglio, urtarono violentemente le macchine, e si rizzarono gli uni contro gli altri, e trovandosi essi, fatalmente, in quel mentre sul ponte, ribaltarono: la catena di attacco si spezzò, e dieci vagoni precipitarono dall'altezza di dieci metri nel fiume.

Il capo-convoglio e l'uomo di servizio rimasero orribilmente mutilati: il loro stato è disperato.

Un convoglio di viaggiatori, arrivando immediatamente dopo, potè essere arrestato in tempo; altrimenti si avrebbero a deplorare, nella catastrofe, circa 100 vittime.

La via è rimasta ingombra dalle 6 di sera alle 5 del mattino.

Ferrovie tedesche. — Nel messaggio letto testè all'apertura del *Landtag* prussiano, è detto circa le ferrovie:

Oltre l'estensione data al riscatto delle ferrovie, si sta occupandosi della costruzione di altre linee regionali, il cui bisogno si fa sentire da molto tempo. I progetti di legge destinati a dare delle nuove garanzie sotto il rapporto economico e finanziario al sistema delle ferrovie dello Stato, saranno di nuovo sottoposti al *Landtag.*

Conferenza ferroviaria internazionale. — Dispacci da Brusselle, 12 gennaio, annunziano che circa cento delegati delle Amministrazioni ferroviarie assistettero alla Conferenza, tenuta in quella città, per la determinazione degli orarii.

La Germania, l'Austria, la Svizzera, l'Olanda, il Belgio e l'Inghilterra erano rappresentate.

Sulla proposta dei deputati bavaresi, il servizio d'estate comincierà generalmente il 1° giugno, invece del 15 maggio.

Furono inoltre adottati provvedimenti per evitare i ritardi provenienti dalla inosservanza dell'orario di congiunzione.

La Conferenza si adunerà il 28 giugno a Lindau per fissare l'orario invernale.

Disastro in Algeria. — Un dispaccio da Algeri, 13, annuncia che un treno di *ballast* deviò nella discesa di Aïn-Affra, sulla linea da Souk-Harras a Bona. 24 uomini rimasero feriti, alcuni dei quali gravemente, e si deplora anche un morto. I danni materiali sono insignificanti.

Il fuochista Pères, considerato come responsabile del disastro, venne arrestato per ordine del Tribunale di Bona.

Disastro in America. — Un telegramma da Nuova York, 14, reca:

Ieri vi fu una collisione vicino a Nuova York, sulla linea dell'Hudson-river, fra un treno locale e quello che riconduceva i membri della legislatura da Albany a Nuova York. Furono schiacciati parecchi vagoni; vi furono 12 morti e alcuni deputati rimasero feriti.

Ferrovie dell'Australia. — Da alcune Note statistiche trasmesse da Sydney, 26 novembre, alla *Perseveranza*, rileviamo quanto segue:

Miglia di ferrovia aperte al 31 dicembre 1880 (miglia inglesi corrispondenti a chil. 1,609): Nuova Galles del Sud 849 1|2, Vittoria 1,199. Australia del Sud 667, Queensland 633 1|2, Tasmania 172 1|4, Australia dell'Ovest 90, Nuova Zelanda 1,258. Totale 4,869 1|2.

Miglia di ferrovia in corso di costruzione al 31 dicembre 1880 (miglia inglesi come sopra): Nuova Galles del Sud 456, Vittoria 14 1|2, Australia del Sud 319, Queensland 171 1|2, Nuova Zelanda 208. Totale 1,169.

Ferrovia aerea in California. — Una ferrovia unica al mondo, e che costituisce una delle curiosità della California, è così descritta dalla *Gazzetta delle ferrovie di Germania*, a cui lasciamo la responsabilità del racconto:

La detta ferrovia passa sulla sommità di grandi alberi, le cui radici sono profondamente attaccate al suolo, e sui quali la locomotiva scorre fischiando a tutto vapore, sotto gli occhi dei viaggiatori meravigliati e talora impauriti.

Questa ferrovia aerea si vede nella contea di Sonora, presso la costa. In quel punto la linea traversa una gola profonda, in cui si estende una foresta, i cui alberi furono segati alla cima ad eguale altezza; essi formano così, a parecchi metri al di sopra della profondità, delle enormi pile, come quelle d'un viadotto. Sopra questi tronchi d'alberi furono posate le rotaie, su cui circolano i vagoni carichi del maggior peso.

Notizie Diverse

Genio civile. — Con Decreto del 3 corrente mese, il Ministro dei lavori pubblici ha assegnata per l'anno 1882 ai sottoindicati Ispettori del Genio civile la ispezione dei Circoli, secondo la circoscrizione stabilita dai Decreti ministeriali 31 marzo 1880 ed 8 gennaio 1882; salvo, bene inteso, gli incarichi speciali, che per esigenze di servizio possono essere dati a qualsivoglia Ispettore:

Pel servizio generale.

Circolo 1. Betocchi comm. Alessandro.
» 2. Correnti comm. Annibale.
» 3. Natalini comm. Pompeo.
» 4. Spadon cav. Ottavio.
» 5. Rappaccioli comm. Sante.
» 6. Manara cav. Enrico.
» 7. Milesi cav. Sereno.
» 8. Bompiani comm. Gaetano.
» 9. Poggi cav. Francesco.
» 10. Ponzo comm. Carlo.
» 11. Oberty cav. Giovanni.
» 12. Dionisio comm. Carlo.

Per le costruzioni ferroviarie.

Circolo 1. Imperatori comm. Gioacchino. (Alta Italia: Piemonte, Liguria, Lombardia, Veneto ed Emilia).

Circolo 2. Schioppo cav. Vincenzo. (Media Italia e Sardegna).

Circolo 3. Borgnini comm. Giovanni. (Italia meridionale e Sicilia).

Fortificazioni di Roma e fabbricazione di fucili. — La *Gazz. Uff.* del 12 corr. ha pubblicato il R. Decreto dell'8 corr., controfirmato dai ministri Magliani e Zanardelli, e preceduto dalla Relazione ministeriale fatta a S. M., con cui, dichiarandosi già esauriti i fondi precedentemente concessi per la fabbricazione di fucili e per le fortificazioni di Roma; e riconoscendosi indispensabile di poter senza indugio disporre di una parte delle somme chieste per questi due titoli col disegno di legge già presentato alla Camera il 16 dicembre scorso, si autorizza, sul fondo per le spese impreviste del bilancio del tesoro pel 1882, una prima prelevazione di 3 milioni, da portare per 1 milione in aumento del capitolo 41, *Fabbricazione di fucili* ecc., e per 2 milioni al capitolo 56, *Fortificazioni di Roma*, del bilancio del Ministero della guerra pel 1882. Questo decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Feste a Genova pel Gottardo. — Nella seduta dell'11 corr. del Consiglio provinciale di Genova, a proposito delle feste da farsi per l'apertura del Gottardo, il consigliere Peirano fece rilevare che la Società patria d'incoraggiamento alle arti ed alle industrie proponeva, non semplici feste, ma una Esposizione campionaria di tutte le merci che dall'Europa potrebbero spedirsi in Asia, Africa, America ed Oceania, passando per Genova, anco mediante la nuova via del Gottardo; e che da queste regioni po-

trebbero giungere in Genova, per essere trasportate nell'interno dell'Europa. Questa Esposizione potrebbe convertirsi poi in un Museo campionario permanente, e tutto ciò potrebbe essere utile al commercio di Genova.

Il Peirano propose la nomina di una Commissione incaricata di esaminare la pratica, vedere quale spesa si richiederebbe, sentire altri Corpi morali, e riferire.

Il Consiglio approvò questa proposta, e lasciò alla Presidenza la nomina della Commissione, che venne poi costituita dei consiglieri: Boccardo, Peirano, Cavagnari, Bo e Chiappori.

Impresa Industriale Italiana. — Leggesi nel *Piccolo* di Napoli, del 13:

Ieri è giunto dall'Inghilterra, dove fu costrutto, il nuovo vapore della benemerita nostra *Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche*, diretta dal comm. ing. A. Cottrau. Questo vapore sarà adoperato esclusivamente pei trasporti fra i due Stabilimenti meccanici dell'Impresa di Castellammare (Stabia) e di Savona, e servirà intanto ad eseguire da Castellammare a Genova il trasporto degli enormi pezzi (taluni pesanti 12,000 chilogrammi), che costituiranno il grandiosissimo, ponte con campata centrale di 100 metri di luce, sul Ticino a Sesto Calende, ponte che l'Impresa Industriale Italiana sta ora eseguendo.

Il vapore in quistione è relativamente assai piccolo, attesochè non misura che soli 35 metri di lunghezza; ma pure, siccome è costrutto con un tipo affatto nuovo, e con la macchina e le caldaie precisamente *a poppa*, ed un boccaporto di oltre 15 metri di lunghezza, così è capace di caricare, con l'aiuto di una grue a vapore, pezzi lunghissimi e tali da non poter essere caricati su vapori, tre o quattro volte più grossi.

La piccola nave, di cui parliamo, si chiama *L'Industriale*, ed ha *anche una lancia a vapore* per gli approdi e sbarchi sulle costiere di Calabria e dell'Adriatico, o per risalire con barcacce al rimorchio il Po od il Tevere. Questo nuovo vaporetto, con la bandiera nazionale, ha l'equipaggio ed i macchinisti e fuochisti tutti italiani, ed è comandato dal bravo capitano sorrentino Carlo Cacace.

Cotonificio veneziano. — La *Gazzetta di Venezia* annuncia che il 9 corr., negli Ufficii della Banca Veneta, fu sottoscritto l'atto formale di costituzione della Società, che porta il nome di *Cotonificio veneziano*, essendone fondatori cospicui capitalisti ed indnstriali veneti e lombardi.

Il Consiglio di amministrazione risultò composto dei signori: comm. Antonio Fornoni, presidente; comm. barone Eugenio Cantoni, vice-presidente; comm. Alessandro Rossi, senatore del Regno; cav. Achille Villa, cav. Carlo Moschini, cav. Guglielmo Osio, cav. Moisè dott. Errera, cav. Eugenio dott. Forti, Cesare Levi, comm. Giuseppe Robecchi, cavaliere prof. Giuseppe Colombo, cav. Paolo Rocchetti, Giorgio Gasparini, cav. Luigi Pisa; e vennero nominati revisori i signori: Luigi Baschiera, Michelangelo dott. Romanin Jacur, Giulio Borgomaneri.

Avendo il senatore Fornoni côlta l'occasione per ringraziare il bar. Cantoni dell'iniziativa da lui presa, pensando a Venezia, nonchè per ringraziare tutti i presenti che ne accolsero ed appoggiarono l'idea, la cui attuazione il senatore Fornoni spera sia auspice di un salutare risveglio, ebbe luogo uno scambio di sentimenti assai lusinghieri per questa città, la quale, a parere del senatore Rossi e del barone Cantoni, è atta quant'altra mai a divenire un centro industriale. Ciò che a noi piace di mettere in rilievo.

In seguito a proposta del sen. Rossi, una delegazione scelta dal Consiglio di amministrazione esporrà al Governo ed alla Rappresentanza comunale le ragioni per le quali un'impresa industriale, la meglio concepita, può essere condannata a vivere affannosamente i suoi giorni dai trattati di commercio non soltanto, ma anche dai dazio consumo.

Società industriali ed istituti di credito. — Con R. Decreto del 22 dicembre p. p. (*Gazz. Uff.* del 9 corr.), la Società anonima per azioni, sedente in Napoli, col titolo di *Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche*, è autorizzata ad emettere 5000 Obbligazioni da L. 250 ciascuna, fruttanti l'annuo interesse del 6 0[0, ed ammortizzabili in anni 12 mediante sorteggio annuale, a cominciare dal 23 giugno 1882.

— Con altro R. Decreto della stessa data (*Gazz. Uff.* del 10 corr.), la Società francese, con sede a Parigi, col titolo: *L'Urbaine et la Seine, Compagnie anonyme d'assurances à primes fixes contre les accidents*, e col capitale di 12 milioni di franchi, diviso in 24,000 Azioni di 500 fr. ciascuna, è autorizzata ad operare nel regno, avendo destinato alle sue operazioni in Italia la somma di L. 100,000, colla cauzione di L. 7,500 di rendita consolidata 5 0[0, e con domicilio legale in Genova, sotto l'osservanza delle prescrizioni contenute nel presente decreto.

— Con altro R. Decreto della stessa data (*Gazz. Uff.* sudd.), la Società francese anonima per Azioni, sedente in Parigi col titolo di *Société foncière Lyonnaise*, col capitale nominale di 100 milioni, diviso in 200,000 Azioni da L. 500 ciascuna, e collo scopo di acquistare o prendere in affitto od enfitensi terreni, immobili, ecc., in Francia od all'estero, costruire edificii ecc., è autorizzata ad operare nel regno, avendo destinato alle sue operazioni in Italia la somma di L. 2,000,000, con domicilio legale a San Remo, e sotto l'osservanza delle prescrizioni contenute nel presente decreto.

Pacchi postali. — La Direzione generale delle Poste ricorda al pubblico che l'articolo 1° della legge 10 luglio 1881, n. 288, serie 3ª, stabilisce che i pacchi postali non possono contenere lettere o scritti che abbiano il carattere di corrispondenza, *salvo le indicazioni che si riferisoono strettamente all'invio dei pacchi stessi.*

Qualora quindi, all'atto dell'apertura negli Uffizii di posta dei pacchi in arrivo, giusta l'autorizzazione fatta dall'articolo 23 del regolamento per l'esecuzione della legge suaccennata, si ritrovassero lettere o scritti in contravvenzione, i pacchi stessi, a mente dell'art. 10 della citata legge, verranno gravati di una sopratassa pari al decuplo della tassa delle lettere o degli scritti non affrancati e indebitamente spediti, sopratassa che non sarà mai inferiore a lire cinque.

Ufficii telegrafici. — Il 5 corr. in Atena, provincia di Salerno, è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo, al servizio del Governo, e dei privati, con orario limitato di giorno.

Telegrafia internazionale. — L'Ufficio internazionale delle Amministrazioni telegrafiche, residente a Berna, annuncia:

1. Che è stato aperto un Ufficio a Maldonado (Uruguay), al quale si applicano le norme e la tassa di Montevideo;

2. Che sono pure stati aperti i seguenti Ufficii chinesi, colla tassa per parola indicata di contro a partire da Shanghai.

Chinkiangpoo	L. 0.85
Chining	» 0.90
Lingching	» 0.95
Taku	» 1.05

Canale di Suez. — Gl'introiti della navigazione nel canale di Suez durante il passato mese di dicembre ascesero a franchi 5,130,000 contro 3,661,477 nel 1880 e 2,746,120 nel 1879 stesso mese.

Dall'apertura del Canale il movimento della navigazione diede i seguenti introiti:

	Transito		Introito	
1870	Navi	486	Fr.	5,159,327
1871	»	765	»	8,993,732
1872	»	1082	»	16,407,591
1873	»	1173	»	22,897,319
1874	»	1264	»	24,859,383
1875	»	1494	»	28,886,302
1876	»	1457	»	29,974,997
1877	»	1663	»	32,774,344
1878	»	1593	»	31,098,229
1879	»	1477	»	29,686,060
1880	»	2026	»	39,840,487
1881	»	2727	»	51,222,652

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nullità d'affari in valori ferroviarii nella scorsa settimana.
Le Azioni della Società delle Meridionali segnarono i prezzi di 465 a 463; le Obbligazioni intrattate a 277.75; i Boni a 510 ex-coupon.

Le Sarde, della serie A, nominali sul 273; la serie B sul 270.50; le nuove sul 275; le Sarde di preferenza sul 218. E nominali quasi rimasero le Palermo-Trapani di prima emissione a 278.50; quelle di seconda emissione a 274.50. Le Pontebbane stazionarie sul 445; del pari le Meridionali austriache sul 283. Le Azioni Ferrovie Romane a 142.50.

Il mercato di Parigi non è stato più favorevole alle Azioni Lombarde, al prezzo di 317.50 a 305; alle Obbligazioni relative a 276 e 274; le Vittorio Emanuele, poco curate anch'esse a 278 e 276.50.

Le Azioni Ferrovie Romane si aggirarono sul 138 e 137; le Obbligazioni sul 365 circa.

CONVOCAZIONI

Banca di sconto e di sete in Torino — Gli azionisti sono convocati in adunanza generale pel giorno 28 corr. in Torino (Borsa, via Ospedale, 28), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione e dei censori, per la presentazione del conto consuntivo 1881, per approvazione dei conti e dividendo, e per la nomina di 5 amministratori e 2 censori.

Banca di Ferrara — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 29 corr. in Ferrara, sede sociale (via Orefici, 23), per la relazione del Consiglio d'amministrazione e rapporto dei censori, per approvazione del bilancio 1881, e per la nomina di amministratori e censori pel 1882.

Banca di Pinerolo — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 5 febbraio p. v. in Pinerolo, sede sociale, per udire la relazione del Presidente e dei censori, per l'approvazione del bilancio 1881, e per la nomina di 3 amministratori e 3 censori.

Società per la bonifica dei Terreni ferraresi — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale straordinaria pel giorno 10 febbraio p. v. in Torino, sede sociale (via Carlo Alberto, 24). per deliberare sull'aumento del capitale sociale.

Compagnie des Salines de Sardeigne — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria e straordinaria pel giorno 25 febbraio p. v. in Genova, sede sociale (Sant'Agnese, 2), per udire il rapporto del Consiglio d'amministrazione sull'esercizio 1881, esaminare i conti, deliberare in proposito; per la sostituzione di due amministratori cessanti; e per deliberare sopra una proposta del Consiglio di costituire una nuova riserva per rimborsare il capitale sociale prima della fine della liquidazione.

VERSAMENTI

Strada ferrata di Pinerolo. — Gli azionisti sono invitati al versamento del 4.° decimo in L. 25 per Azione, dal 1.° al 15 febbraio p. v., presso il Banco Sconto e Sete in Torino.

Società generale per le Ferrovie complementari — Gli azionisti sono invitati ad eseguire presso la sede sociale in Roma, il versamento del 4° decimo in lire 25 per Azione, pel 15 marzo p. v., e del 5° decimo, egualmente in L. 25, pel 15 aprile p. v.

Avvisi d'Asta

Il 24 corrente, presso la Direzione del R. Manicomio di Alessandria, si terrà un'asta per l'appalto delle opere murali necessarie alla costruzione di un nuovo comparto pei maniaci tranquilli, infermi ecc., nonchè del fabbricato per cucina e magazzini, per il presunto importo di L. 238,198.81. Lavori da eseguire entro ottobre p. v. Deposito interinale lire 10,000, cauzione definitiva L. 25,000 ambidue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Caserta, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione della strada nazionale delle Puglie, dal ponte Ciccione al miglio 16, per l'annua somma di L. 5257.41. Manutenzione dal 1° aprile 1882 al 31 marzo 1891. Deposito interinale L. 500, cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Cagliari, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto dei lavori di ampliamento del ponte Picocca nella pianura di S. Priamo, lungo la strada nazionale orientale da Cagliari a Terranova, in diminuzione della somma di L. 43,941.75, così ridotta pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 8 mesi dalla consegna. Deposito interinale L. 3,500, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso l'Amministrazione dei Canali demaniali d'irrigazione (Canale Cavour) in Torino, si terrà una nuova asta (deserta la 1ª) per l'appalto della manutenzione ordinaria e straordinaria del diramatore *Quintino Sella*, compreso nel lotto V, nonchè di quella del *Canale Casalese* e rispettive dipendenze contenute nel lotto VIII, per l'annuo importo di L. 8715 pel lotto V e di L. 23,100 pel lotto VIII. Manutenzione dal 1° gennaio 1882 a tutto dicembre 1883. Deposito cauzionale L. 871.50 pel V lotto, e L. 2310 per l'VIII lotto, in denaro o rendita D. P.

— Il 25 detto mese, presso la Prefettura di Palermo, si terrà un'asta per l'appalto della ricostruzione del ponte Mortilli, con tratti d'accesso, della totale lunghezza di m. 813.20, lungo la strada nazionale Palermo-Girgenti per Corleone e Bivona, per la somma di L. 42,435. Deposito interinale L. 4000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Il 26 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria della Fonderia di Napoli, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di chilog. 21,000 di rame in verghe sagomato, per l'importo di L. 58,800. Consegna entro 70 giorni per una metà di ciascuna misura, e giorni 150 per la provvista totale. Deposito cauzionale L. 5900 in contanti o rendita D. P.

— Il 28 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto dei lavori di sistemazione delle sponde del Tevere sul contorno dell'Isola Tiberina, a monte dei ponti Cestio e Fabbricio nella detta città, in diminuzione dell'importo di L. 130,981.01, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 450 giorni dalla consegna. Deposito interinale L. 10,000, cauzione definitiva L. 10,000, cauzione definitiva L. 20,000, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Il 30 detto mese, presso il Ministero suddetto e presso la Prefettura di Reggio Emilia, si terrà un'asta per la novennale manutenzione del tronco della strada nazionale da Reggio a Mantova, compreso fra la Porta Montanara di Reggio e l'abitato di Gualtieri, della lunghezza di m. 25,121.90, per la presunta annua somma di L. 12,227. Deposito interinale L. 1,500, cauzione definitiva eguale alla metà dell'annuo canone deliberato, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il sudd. Ministero e presso la Prefettura di Campobasso, si terrà un'asta per l'appalto della manutenzione, dal 1° aprile 1882 al 31 marzo 1891, del tronco della strada nazionale di Alfedena, compreso fra il ponte Ravindola ed il ponte Zitola, della lunghezza di metri 44,744.73. per la presunta annua somma di L. 25,009. Deposito interinale L. 1250, cauzione definitiva eguale alla metà dell'annuo canone deliberato, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Pavia, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di una banca lungo l'apertura di Zerbo ed uniti, nelle tratte saltuarie ove occorsero opere di provvisoria difesa durante la piena del 1879, ecc., per la presunta somma di L. 41,269. Lavori da eseguire entro 60 giorni dalla consegna. Deposito interinale lire 2000; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno presso la Prefettura medesima, si terrà un'asta per l'appalto della triennale manutenzione del 2.° tronco

della strada nazionale da Genova a Piacenza, compreso fra il Castel di Lozzo ed il confine piacentino, della lunghezza di m. 27,316, per l'annua somma di L. 16,490. Manutenzione dal 1° aprile 1882 al 31 marzo 1885. Deposito interinale L. 1000, cauzione definitiva eguale alla metà dell'annuo canone deliberato, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Il 31 detto mese, presso la Prefettura di Messina, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura, trasporto e collocazione in opera, esclusi i lavori di muratura, di 5 grue fisse da impiantare sulle nuove banchine del porto di Messina, di cui una della portata di 30 tonnellate, e 4 di 3 tonn. ciascuna, per il complessivo importo di L. 48,000. Deposito interinale L. 2000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Pavia; si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di una banca con diaframma in ischiena all'argine di Po e Lambro pavese, e della costruzione di arginelle pel coronamento di 4 burroni al piede dell'argine stesso, ecc., per la presunta complessiva somma di L. 112,090. Lavori da eseguire entro 4 mesi dalla consegna. Deposito interinale lire 4000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Il 3 febbraio p. v., presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Caserta, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della manutenzione, dal 1.° luglio 1882 al 30 giugno 1885, dei canali di bonifica a sinistra del Volturno, della lunghezza di m. 132,207. Deposito interinale L. 6000, cauzione definitiva eguale al decimo del canone deliberato, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Il 4 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Napoli, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del tronco di strada provinciale Amalfi-Positano-Meta, compreso fra Meta ed i Conti di Geremenna, della lunghezza di m. 5027.88, in diminuzione dell'importo di L. 143,462.98, così ridotto pel ribasso già offerto, Lavori da eseguire entro 3 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 10,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Cosenza, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale da Mormanno a Scalea, compreso fra la nazionale delle Calabrie e la Sella di Colle Trodo, della lunghezza di m. 10,419.60. Lavori da eseguire entro 3 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 10,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue in numerario o rendita D. P.

Appalti deliberati.

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto la fornitura della gran tettoia, di m. 60 di larghezza e m. 115 di lunghezza, del nuovo Stabilimento dei signori Tardy e Benech a Savona.

ROSSI CESARE, *Gerente.*

Elenco delle oblazioni a favore della Cassa Soccorso delle Strade Ferrate dell'Alta Italia per l'esenzione dallo scambio dei biglietti di visita pel Capo d'anno 1882.

(Cont. — 3° Elenco).

Fusarini A., Verona, L. 5; Rasori M., id., 3; Goldbacher I., id., 1; Tommasi E., id., 1; Mondino P., id., 2; Alessio G., id., 1; Valle A., id., 1; Baldassini G., id., 1; Rusconi G. B., id., 1; Benosenti G., id.. 1; Rivera C., id., 1; Bagarelli id., 1; Morino P., Bologna, 4; Orti G., Torino, 1; Piovano G., Carmagnola, 1; Demaria G., id., 1; Tronconi C., Savigliano, 2; Lava O., id., 1; Giorgi P., id., cent. 50; Borelli S., id., L. 1; Vietti G., id., 1; Sarasino A., Beaulard, cent., 50; Salaroli B., id., id 50; Pisena G., Castagnole, id., 50; Rocca G., id., id. 50; Martini C., id., id. 50; Pedrini E., id., id. 50; Zorzi A., id., id., 50; Gonzales G., Bra, cent. 50; Amizzoni G., id., id. 50; Martini P., id., id. 40; Fornero G., Cambiano, L. 2; Batacchi G., Mussotto, 1; Mini A., Bordighera, 1; Ferraris G. B., id., cent. 50; Biglia P., id., id. 50; Viale G., id., id. 50; Milani C., Borgone, L. 1; Penna C., Dego, L. 1; Amaretti E., id., 1; Blengio L., Bardonecchia, 1; Ferretti C., id., cent. 50; Villa L., id., id. 50; Lavezzi P., id., id. 20; Cipollina G., id., id. 20; Caretta B , id., id. 30; Bussolino S., id., id. 20; Macagno D., id., id. 20; Mussolino G., id., id. 20; Palma G., id., id. 20; Qualtorto D., id., id. 20; Mesturini A. id., id. 20; Bostieco G., id., id. 20; Rossi E., S. Marzanotto, L. 2; Carlevaris G. B., Finalmarina 1; Tomatis T., id., cent. 50; Peretti A., Frugarolo, L. 2; Roggero A., id., cent. 50; Pizzorno A., id., id. 50; Sacco D., id., id. 50; Casotti D., F. id , L. 2; Torti D., id., cent. 50; Parodi D., Frugarolo, id. 50; Bonzani G., Bolzaneto L. 2; Poppa S., id., cent. 50; Poppa L., id., 50; Lanfranchi cav. A., Genova, L. 3; Gallo P., id., 1,50; Arzani P., id., 1; Meschini G., id., 1; Pogliani G., Alessandria, 3; Munari P., id., cent. 50; Amerio S., id., id. 50; Goria M., Sampierdarena, L. 3; Dotti E., id., cent. 50; Sangalli C., id., id. 50; Berruti L., id., id. 50; Gillio F., id., L. 1; Delucchi G., id., 1; Cordera G., id., cent. 50; Cecchi P., id., id. 50; Pissarello E., id., id. 50; Raposio M , id., L. 1; Danoo G. B., id., cent. 50; Alladio V., id., id. 50; Mantovani E.. Pontedecimo, L. 1; Biancheri S., id., cent. 75; Despierre G., id., id. 75; Gallo L., id., id. 50; Manara G. B., Ceva, L. 2; Bianco M., id., 1; Grossi D., id., 1; Cortese V., id., 1; Vigada G., id., 1; Cerruti A., id., 1; Manto V., id., cent. 50; Adamo L., id., 1; Damilano A., id., cent. 50; Cresta S., id., L. 1; Cagno G., id., cent. 50; Giolitti S., id., 50; Burzio A., Niella, L. 1; De Regibus I., id., cent. 50; Bertoli D., id.. id. 25; Maulino C., Torino, L. 5; Levasseur A., id., 1; Fusarini A., id., 2; Amati F., id., 1; Lamirana C., id., 1; Ratti V., id., cent. 50; Soverini L., id., id. 50; Dall'Olio A., id., id. 50; Borelli E., id., id. 50; Zancan G., id., id. 50; Fulcheri A., id., id. 50; Cravero A., id., id. 50; Visetti A., id., id. 50; Borgo I., id., id. 50; Argenti V., id., id. 50; Contessa D., id., id. 50; Stefani E., id., L. 1; Gatti C., id., cent. 50; Fornaresio F., id., id. 50; Finati G., id., id. 50; Castellani C., 40; Giolito A., id., L. 2; Ferrante D., id., 1; De-Eccher E., Venezia, 5; De Marck A., id., 2; Pozzati V., id., 2; Furlan P., Udine, 2; Molaro G., Padova, 2; Dall'Olio Enrico Verona, 2; Zanzo P., id., 1; Cuntoni R., id., 1; Zecchini G., id., 1; Micheloni L., id., 1; Pezza G., Brescia, 1; Gussago G., id., cent. 50; Popovich F., id., id. 50; Mazzocco C., id., id. 50; Gussago S., id., id. 50; Salvarezza F., Milano, L. 1; Trotter C., Bologna, 2; Marchesi A., id., 1,50; Barberis G., Genova, P. P. 1; Valperga G., id., 1; Ratto L., id., cent. 50; Rolla M., id., id. 50; Gerbando G., id., id. 50; Pugno G., id., id. 50; Storace G., id., id. 25; Torre C., id., id. 25; Pezzi F., id., L. 2; Lertora G., id., 1; Berutti G., id., id. 1; Stadler E.. id., 1; Cavagnaro G., Genova, P. B. 1; Pruzzo P., id., 1; Sbarbaro G. B., id., cent. 50; Simondi I., Pontedecimo L. 1; Cerutti G. B., id., cent. 50; Ollino D. Pistoja L. 2; Moizo O., S. P. d'Arena 1; Boasi G., id., 1; Massaroli A., Spezia, cent. 50; Pieco A., Lucca, 2; Malerbi G., Novara, 1; Rabelotti F., id., cent. 50; Bosetti F., id., id. 50; Prato G., id., id. 50; Salvarezza G., Busalla, 1; Parodi E.. id., cent. 50; Ponzone cav. D., Savona, 3; Cholliol cav. V., id., 3; Sala G., id., 1,50; Marchi D. A., Udine, 2; Sguazzi D. B., id., 2; Mantegazza comm. S., Milano, 5; Poli cav. O., id., 4; Rossi cav. C., id., 3,50; Vendramin A., id., 3; Bianco ing. L., id., 2,50; Castigliano ing. A., id., 2,50; Camanti ing. A., id., 3; Gottardi ing. G., id., 3; Brandami ing. A., id., 1,50, Bianchi ing. R., id., 1,50; Penni A., id., 1,50; Artini ing. G., id., 2; Gozzi ing. A , 1; Modini A., id., 2; Marini L., id., 1; Boschetti F., 1; Barbaro G., id., 1; Malatesta E., id., 1; Vanoni C., Milano, 1; Cabanis S., 3; Scandolara G., id., 2; Crepas ing., id., 1; N. N., id., 1; Vittadini F., id. 2; Coussaint E., id., 1; Chiavolini C., id., 1; Salvadori I., Torino, 3; Cassinelli C., id., 2; Ravazzano E., id., 2; Cossano G., Alessandria, 2; Manzetti A., id., 1; Dardano G. B., id., cent. 50; Marona G., id., id. 50; Andremi A., Pistoja, id., id. 50; Munini P., id., 50; Pasquali A., id., id. 50; Berti P., id., id. 50; Condio A., id., id. 50; Pasquini A., Bologna, L. 2; Ferrari id., cent. 50; Bonola id., id. 50; Motti R., id., id. 50; Tosi G., Solero, L. 1; Giuliani C., id., cent. 20; Artusio G. B., id., id. 20.

Totale . . .	L.	252.15
» 1° elenco	»	352.50
Totale . . .	L.	604.65

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

51ª Settimana. — *Dal 17 al 23 dicembre* 1881.

	Chil. esercitì	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Rete Adriatica e Tirrena			
Prodotti settimanali 1881	1,460.—	434,600.55	297.67
Settimana corrisp. nel 1880.	1,446.—	399,175.67	276.06
Differenze nei prodotti della settimana 1881. . . .	+ 14	+ 35,424.88	+ 21.61
Introiti dal 1° gennaio 1881	1,450.47	24,205,364.40	16,687 95
Introiti corrisp. nel 1880	1,446.00	23,954,297.88	16,565 90
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1881 . . .	+ 4,47	+ 251,066.52	+ 122.05
Rete Calabro-Sicula			
Prodotti settimanali 1881.	1,324.00	217,709.10	164.43
Settimana corrisp. nel 1880.	1,220.00	151,853.11	124.47
Differenze nei prodotti della settimana 1881	+ 104 00	+ 65,855.99	+ 39.96
Introiti dal 1° gennaio 1881.	1,300.03	11,121,951.05	8,555.15
Introiti corrisp. nel 1880 .	1,179.54	9,127,245.10	7,737.97
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1881	+ 120.49	+ 1,994,705.95	+ 817.18

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di novembre 1881

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	28,969,78	12,422,62	8,460,49
Piccola Velocità	8,045,74	510,39	3,032,60
Totali . . .	37,015,52	12.933,01	11,493,0[illegible]

Strade Ferrate Romane

44ª Settimana — *Dal 29 ottobre al 4 novembre* 1881.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. esercitì	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	571,404.02	17,724.35
Settimana corrisp. del 1880.	1,681	668,703.68	20,799.31
Differenza (in più . . .	—	—	—
Differenza (in meno . . .	—	97,299.66	3,074.96
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 28 ottobre 1881	1,681	27,105,359.80	19,108.63
Periodo corr. 1880	1,68i	25,378,606.09	17,940.32
Aumento	—	1,726,753.71	1,168.31
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti del mese di agosto 1881.

QUALITA' DEI TRASPORTI	Linea Vicenza-Schio Importo	Linea Treviso-Vicenza e Padova-Bass. Importo	Linea Conegliano-Vittorio Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori . . .	9,100.55	36,002.22	4,444.06	49,846.83
Bagagli e cani . .	135.60	735.76	100.43	971.79
Merci a grande vel.	811.85	5,54'.83	754 27	7,107.95
Merci a piccola vel.	8.821.01	35,709.63	4,911.75	49,442.39
Introiti diversi . . .	490.77	1,071.97	380.13	1,942.87
Totale . . .	19,659.78	79,061.41	10,590.64	109,311.38

ANNUNZI

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA

per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi

L'Amministrazione della suddetta Società si fa debito di avvertire che, attese le straordinarie operazioni ricorrenti sempre a fin d'anno presso gli Uffici di vendita, la pubblicazione degli incassi mensuali, solita a farsi alla metà del mese successivo, dovrà, come avvenne negli anni scorsi, protrarsi di qualche giorno per quanto attiene al dicembre 1881.

Roma, 13 gennaio 1882.

Il Consigliere d'Amministrazione
B. DE MALARET.

Il Direttore generale
E. GOUPIL.

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Romane volendo addivenire all'aggiudicazione degli accolli per la costruzione di Ventimila Metri lineari di muretti a secco per chiusura della via, divisi in due lotti, cioè per Metri lineari Diecimila da costruirsi sulla linea Roma-Orte e Diecimila sulla linea Roma-Ceprano, apre una gara a schede segrete per coloro che volessero concorrere agli accolli medesimi.

Il Capitolato d'oneri, registrato a Firenze 2 andante al N. 9 ed al quale sono uniti due disegni, è visibile nell'Ufficio dell'Ingegnere Ispettore Capo della 3.a Sezione del Mantenimento, posto al piano superiore della Stazione di Roma.

Per essere ammesso al concorso ogni concorrente dovrà depositare nella Cassa Sociale in Firenze, o presso il Sotto Cassiere di Roma la somma di lire Millecinquecento per ciascun lotto in danaro od in Cartelle del Debito Pubblico valutate al corso del giorno, od anche in Obbligazioni della Società delle Ferrovie Romane garantite dal Governo.

Le offerte, in busta suggellata, dovranno pervenire alla Direzione Generale delle Ferrovie Romane in Firenze non più tardi delle ore 12 meridiane del giorno 18 corrente.

Sulla busta di ciascuna offerta, oltre alla firma del concorrente, dovrà esservi l'indicazione:

Offerta per la costruzione di Diecimila Metri lineari di muretti a secco da eseguirsi sulla linea Roma-..........

L'Amministrazione non s'intende vincolata a scegliere fra i concorrenti il minore offerente, e può anche rifiutare tutte le offerte qualora non le giudichi di sua convenienza.

L'aggiudicazione definitiva dell'accollo s' intende però subordinata alla sanzione del Governo.

Firenze, 7 Gennaio 1882.

LA DIREZIONE GENERALE.

TORINO — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, Via Finanze, 13.

Anno XV. Mercoledì 25 Gennaio 1882. N. 4.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — Torino.

Quegli abbonati che non hanno ancora rinnovato il loro abbonamento, o sono in ritardo di pagamenti, sono pregati di non tardare più oltre, rivolgendosi direttamente a questa Amministrazione, mediante vaglia postale o biglietti di Banca in lettera raccomandata.

L'AMMINISTRAZIONE.

L'ESERCIZIO delle Ferrovie Italiane

Nel nostro numero del 9 novembre scorso, chiudendo una serie di articoli sintetici sulla inchiesta per l'esercizio delle ferrovie italiane e sulla Relazione pubblicata dagli on. Brioschi e Genala, abbiamo accennate le proposte formulate dalla Commissione per l'attuazione dell'esercizio privato sotto forma di contratti d'appalto.

Ora, in attesa del progetto di legge che dev'essere presentato dal Ministro dei lavori pubblici per l'approvazione del voto emesso dalla detta Commissione, crediamo far cosa utile ed opportuna col riferire pressochè testualmente il capitolo della Relazione, che riguarda appunto le indicate proposte, e che non potemmo allora riassumere se non di volo.

Quelle proposte sono il frutto di lunghi studii, di diligenti indagini e raffronti, e serviranno di base alle discussioni e deliberazioni del Parlamento per la soluzione del grande problema ferroviario, che il paese attende con sì vivo e legittimo interesse.

Dopo aver dichiarato, sulla fine del Capo V, che la Commissione avrebbe preferito, per l'ordinamento ferroviario, il sistema della *concessione intera*, cioè di proprietà e d'esercizio, a Società private, ma che, stante le attuali condizioni delle strade ferrate italiane (le quali, in forza di recenti riscatti, sono venute per la massima parte in proprietà dello Stato), il detto sistema non potrebbe essere per ora attuato, la Relazione passa nel Capo VI a trattare delle *concessioni di solo esercizio*, concretando le sue osservazioni e proposte come segue:

§ 1. *Considerazioni generali.*

Tre principali scopi intende di conseguire la Commissione d'inchiesta colle proposte contenute nel presente capitolo. In primo luogo, che i nuovi contratti sieno semplici, chiari, rispondenti alle condizioni di fatto dell'industria ferroviaria nel nostro paese, non che agli insegnamenti che ci vengono dall'esperienza più larga delle altre nazioni. In secondo luogo, che si restringano, quanto più è possibile, i rischi per lo Stato, anche rinunciando, se sia necessario e fin dove lo sia, a vantaggi che, in fondo, sono più apparenti che reali. In terzo luogo, che diminuiscano le cause di attrito fra le due parti contraenti, specialmente su quei punti, che l'esperienza ha dimostrato dar luogo più spesso a questioni, per modo che si generi la fiducia, per quanto la previdenza in simili argomenti può ispirarla, che i lamentati fatti non si ripeteranno.

Una prima gravissima questione ci ritorna innanzi: in-

tendiamo parlare della questione delle tariffe ferroviarie, la quale merita tutta l'attenzione del Governo e del Parlamento; e noi volentieri l'avremmo trattata in un capitolo speciale, se i limiti che ci siamo imposti in questo lavoro ce lo avessero consentito. Nei *Verbali delle sedute pubbliche* e nel capitolo V del *Riassunto*, trovansi raccolte tutte le notizie di fatto, che intorno a questa materia, presentemente tanto discussa in tutti gli Stati d'Europa, il Commercio e l'Industria italiana comunicarono alla Commissione; nel capitolo IV di questa Relazione abbiamo già incidentalmente esposto alcune norme generali intorno all'ingerenza dello Stato nelle tariffe ed ai criterii commerciali per stabilirle. Qui non aggiungeremo se non quel tanto, che stimiamo necessario a chiarire le nostre proposte; le quali però, ci affrettiamo a dichiararlo, non traccesanno che le linee generali, poichè per entrare nei particolari delle tariffe ci mancano molte notizie speciali di fatto (e non era còmpito nostro il raccoglierle) sulle condizioni delle industrie e dei commerci all'interno ed all'estero.

D'altra parte, è pur d'uopo confessarlo, il Governo nostro non si è preoccupato realmente della grave questione, come sarebbe stato desiderabile, e come certamente dovrà fare per l'avvenire. Diciamo rèalmente, giacchè non dimentichiamo che, essendo Ministro d'agricoltura, industria e commercio l'onorevole Minghetti, fu, con Regio Decreto del 5 agosto 1869, creato un Consiglio dell'industria e del commercio, il quale fra le sue attribuzioni ha anche quella di dare il proprio parere sulle tariffe ferroviarie. In realtà però, questi pareri non furono sempre richiesti, soprattutto quando le domande dirette dalle Società al Ministero dei lavori pubblici esigevano deliberazioni urgenti; e poi sovente questi pareri rimasero senza effetto pratico, per le opposizioni del Ministero delle finanze, o per altre ragioni. Comunque sia, la Commissione d'inchiesta non trovò che scarse informazioni laddove, per essersi omologate tutte le modificazioni di tariffe introdotte dalle varie Società, si aveva ragione di credere che vi fossero accumulati preziosi materiali.

Le tariffe dei trasporti per ferrovia, sia considerate in sè stesse, sia in relazione colle tariffe doganali, sono già da alcuni anni argomento di inchieste e di studii nei principali Stati d'Europa (1); ed in questi ultimi tempi vengono promossi con tanto vigore, soprattutto in Germania ed in Francia, che non sarebbe possibile rimanere indifferenti od estranei a questo movimento, senza che le nostre industrie ed i nostri commerci ne risentissero danno.

La lettera diretta il 18 marzo 1879 dal Cancelliere dell'Impero germanico al Consiglio federale, non dissimula alcuno degli intenti decisamente protettori dell'industria nazionale, che egli proponevasi di raggiungere colla promulgazione di una legge sulle tariffe ferroviarie. Dopo che il primitivo progetto, per trasmettere all'Impero la proprietà delle ferrovie, non aveva trovato favorevole accoglienza nell'anno 1876 per parte dei diversi Stati, il principe di Bismarck, colla proposta presidenziale del dì 7 febbraio 1879, discussa in una Conferenza preliminare, alla quale erano rappresentate la Prussia, la Sassonia, la Baviera, il Würtemborg ed i granducati di Baden, di Hesse e di Oldenburg, pose le basi di una legge sulle tariffe delle strade ferrate germaniche.

« Ho formulato la proposta del 7 febbraio scorso, — scriveva il Cancelliere nella lettera citata, — nella convinzione, che nei tentativi fatti finora, nell'esercizio delle strade ferrate della Germania, per ottenere buoni risultati finanziarii, sono stati troppo trascurati gli interessi economici del paese; e che il traffico nazionale viene sagrificato ad una concorrenza disordinata, la quale, perdurando, non solo riescirebbe di danno ad un savio e regolare esercizio delle ferrovie stesse, ma comprometterebbe anche gl'interessi del paese, a favore dei quali le strade vennero costruite o privilegiate dagli Stati ».

Le proposte formulate nella nota presidenziale hanno in vista:

« 1° di regolare e di coordinare in comune tutte le tariffe per le merci sulle ferrovie germaniche, con criterii possibilmente uniformi;

« 2° di ottenere ed assicurare quella chiarezzza e quella semplicità nelle tariffe, che sono indispensabili nell'interesse del pubblico;

« 3° di procurare, con disposizioni di legge, che le ferrovie germaniche non favoriscano gli interessi commerciali stranieri; ma che, al contrario, conformemente allo scopo per cui vennero costruite, servano innanzitutto al commercio, alla produzione ed alla esportazione dei prodotti della Germania.

« Per quest'ultimo intento è necessario di porre fine, colla legge sulle tariffe, agl'inconvenienti cui dà luogo, a danno degli interessi germanici, l'abusiva applicazione delle tariffe differenziali favorevoli ai paesi stranieri, e di studiare disposizioni relative al movimento d'importazione e di esportazione, le quali impediscano di favorire arbitrariamente le nazioni estere contro la Germania (1). »

I propositi del principe di Bismarck, per quanto non ancora interamente attuati, a cagione della resistenza trovata in alcuni degli Stati che fanno parte dell'Impero, sono troppo chiari, perchè non debbansi tenere presenti nello stabilire i criterii, coi quali concedere all'industria privata l'esercizio delle ferrovie italiane.

La nostra inchiesta non rilevò certamente, rispetto all'applicazione delle tariffe, fatti così notevoli, comeri sultarono alla Commissione d'inchiesta germanica del 1875. Il maggior numero delle osservazioni raccolte nella nostra inchiesta pubblica si riferiscono alla complicazione e difformità delle tariffe, in generale; alle tariffe di concorrenza coi due porti di Trieste e Marsiglia; ed a certe speciali tariffe d'esportazione delle derrate alimentari.

Simili osservazioni furono fatte nelle Camere francesi, ed il Senato deliberò, nell'adunanza del 7 agosto 1876, di affidare ad una Commissione, scelta nel proprio seno,

---

(1) Vedi la Relazione a S. M., che precede il sopra citato Decreto del 5 agosto 1869.

(1) *Die gegenwärtige Lage der Eisenbahnfrage in Deutschland, Frankreich und der Schweiz, und die Eisenbahn-Tarif-Reformpläne des deutschen Reichskanzlers.* — Strassburg, 1879.

lo studio dei mezzi per semplificare e migliorare le tariffe per le merci a piccola velocità. Il senatore George, relatore della Commissione, presentò al Senato, nella seduta del 13 dicembre 1878, la sua relazione, che fu pubblicata circa un mese dopo nel *Journal Officiel* (18-20 janvier 1879).

Le conclusioni di essa riguardano in modo troppo speciale le concessioni francesi ed il relativo *cahier des charges*, perchè sia utile di riferirle; ci sembra invece opportuno estrarne alcune importanti considerazioni relative alle tariffe speciali e di transito, tanto più che fanno riscontro alle dichiarazioni sopra citate del Cancelliere dell'Impero germanico.

« Votre sous-Commssion pense — scrive il senatore George — qu'il n'est pas possible de supprimer les tarifs spéciaux. D'abord, en droit, il est incontestable que le cahier des charges réserve aux Compagnies, sous certaines conditions, le droit d'établir des abaissements de tarifs, même partiels et conditionnels.

« Il est vrai que ce droit n'est pas absolu, mais il est évident que, pour rester dans l'esprit du traité, qui forme la loi commune des parties contractantes, l'État ne pourrait opposer un refus systématique d'homologation a touts les tarifs réduits que les Compagnies lui soumettraient. Il est clair aussi que ce sont toujours des raisons d'intérêt général, qui doivent motiver ses décisions.

« Or il est certain qu'un grand nombre de tarifs réduits, loin d'être en opposition avec l'intérêt général, sont au contraire parfaitement justifiés à tous les points de vue. Tels sont les tarifs d'exportation, les tarifs de transit, qui ont pour but de disputer aux lignes extérieures les marchandises de provenance étrangère qui ne font que traverser la France; les tarifs internationaux, qui amènent à prix réduit les matières premieres nécessaires à notre industrie et ont pour effet d'activer nos échanges de produits; tels sont enfin, parmi les tarifs spéciaux proprement dits, touts ceux qui, sans leser d'intérêts légitimes, ont pour but d'éviter des déperditions de forces, de procurer une utilisation plus complète du matériel des Compagnies et d'accroître ainsi, à l'avantage général, le rendement des differéntes lignes d'un réseau ».

Ma i riconosciuti vantaggi, che le tariffe speciali producono, potrebbero cambiarsi in gravi danni, se lo Stato, per la tutela che deve imparzialmente esercitare sopra tutti gli interessi, non limitasse alle Società concessionarie la libertà di istituirle e di modificarle. Il senatore George segnala questi pericoli con molta chiarezza; e noi, riferendo qui le sue parole, desideriamo di far conoscere come, sotto una forma più moderata e che forse urta meno alcuni principii economici dai quali non vorremmo allontanarci, pure si avvicina alle conclusioni del Cancelliere dell'Impero germanico.

« Mais ce n'est pas à dire non plus qu'il faille — scrive il relatore del Senato francese — en cette matière, laisser aux Compagnies la liberté d'action qu'elles ne cessent de réclamer. Sans doute les Compagnies montrent dans l'étude de leur tarifs une intelligence, une science commerciale qu'on ne saurait trop admirer, et l'on ne peut que louer les efforts qu'elles font pour accroître sans cesse le trafic et le rendement des lignes des leurs réseaux. Toute fois il ne faut pas oublier que les représentants des Compagnies n'ont, eux, à se préoccuper que d'une seule chose, l'intérêt de la Compagnie, mais qu'à côté il y a aussi d'autres intérêts en jeu, dont l'État, qui est, lui, le représentant de la collectivité des intérêts sociaux, a la garde, et auxquels il doit une égale protection.

« Or il n'est pas un seul des tarifs spéciaux, qui dans l'application ne puisse porter atteinte à ces intérêts.

« Les tarifs d'exportation peuvent, s'ils sont accordés à telle région manufacturière ou à tel centre industriel et refusés à d'autres régions, à d'autres centres de même industrie, être pour ces derniers une cause d'inferiorité et de ruine. Les tarifs de transit, qui semblent ne pas intéresser notre industrie intérieure, pouvent cependant devenir, s'ils ne sont tenus dans de sages limites, une véritable prime accordée aux industries étrangères riveraines des nos frontières, au détriment et au préjudice de notre industrie nationale. De même encore si au lieu d'être appuyés sur nos ports de mer, les tarifs de transit avaient leur point de départ sur notre frontière terrestre à proximité des ports étrangers, il pourrait arriver que, loin de maintenir le mouvement commercial de nos ports, ces tarifs en favorissent le déplacement au profit du port étranger.

« Les tarifs internationaux peuvent également donner lieu aux réclamations légitimes des industriels au préjudice desquels ils favorisent la concurrence étrangère par des tarifs d'importation à prix réduits. Et lorsque ces tarifs internationaux se compliquet de traités avec des Compagnies étrangères de navigation, ils peuvent porter un préjudice notable à notre marine marchande ».

La Commissione del Senato francese ed il suo relatore rappresentano la parte moderata della opinione francese nella questione delle tariffe ferroviarie. Invece la *Commission du troisième réseau* della Camera dei deputati ed il suo relatore rappresentano la tendenza piuttosto protezionista.

« Les opinions émises dans les bureaux et l'échange d'idées qui a eu lieu — scrive il deputato Baïhaut nella relazione presentata il 20 marzo 1880, — dans de nombreuses séances, entre les membres de la Commission, permettent d'indiquer dès aujourd'hui la pensée dominante parmi les représentants du pays: dans les conditions générales faites à la France, notre production a le besoin la plus absolu d'une amélioration dans les tarifs de transport.

« Dès 1874, une enquête était faite par l'Assemblée nationale sur le régime de nos chemins de fer, et l'honorable M. Dietz-Monnin déposait un rapport complet sur la portion de cette enquête relative aux tarifs. Le Sénat a procedé en 1877 à une opération analogue, dont l'honorable M. George a resumé très-clairement les résultats.

« Ces deux enquêtes ont démontré l'urgence d'une réforme, et la discussion actuelle sur les douanes la met en relief une fois de plus; sur ce point partisans du libre-échange et protectionnistes ont la bonne fortune d'être d'accord ».

Qui, dopo avere con varii esempi posto in evidenza la grande complicazione delle tariffe, la troppo facilità della

loro omologazione per parte del Governo, le differenze fra le diverse Compagnie, l'onorevole deputato aggiunge:

« Faut-il enfin rappeler que, dans de cas trop fréquents, dont quelques uns ont été signalés à la tribune par l'honorable M. Allain-Targé, des tarifs de faveur sont accordés aux marchandises étrangères au détriment des produits indigènes de même nature? Nous sommes certains que nul ne saurait élever la voix dans nos assemblées pour justifier une semblable protection à rebours. N'oublions pas que nous sommes à la veille d'une sorte de coalition formée par l'Allemagne, la Belgique et l'Italie, pour achever de détourner à travers le tunnel du Saint-Gothard, grâce à des combinaisons de taxes arrêtées par la puissance publique dans ces trois États, le grand transit dont profitait notre territoire.

« En résumé, les mandataires de la nation, soucieux des intérêts qui leur ont été confiés, considèrent comme indispensable et réclament hautement une réforme dans les conditions des transports par chemin de fer ».

Potremmo accumulare su questo argomento un grandissimo numero di citazioni, poichè, come già notammo, l'Europa tutta, e specialmenre gli Stati a noi limitrofi, hanno rivolto la loro attenzione all'importante materia, come lo dimostra la quantità di libri, opuscoli, memorie, che sopra di essa videro la luce in questi ultimi anni. Ma oramai è nel sentimento di tutti, che le tariffe ferroviarie non debbono considerarsi dal solo punto di vista dei commerci interni, e che la determinazione di esse, e particolarmente delle speciali di transito e di esportazione, non può essere fatta coi soli criterii del pedaggio e del costo di trasporto, ma si complica di altri elementi di concorrenza interna ed estera, che elevano il problema stesso ad uno dei più importanti o difficili dell'economia politica.

Per le presenti condizioni giuridiche delle nostre Strade ferrate, lo Stato ha innanzi a sè la via sgombra, ed ha riacquistato tutta la sua libertà d'azione; tanto che « l'État peut affirmer son autorité sur les tarifs », siccome augura alla Francia la *Commission du troisième réseau*.

La Commissione d'inchiesta ha esaminato con sollecitudine questo aspetto principale del problema ferroviario, ed è stata unanime nel riconoscere che spetta allo Stato lo stabilire con gli atti di concessione le tariffe dei trasporti per ferrovia. Perciò la stipulazione di un contratto d'esercizio deve essere accompagnata da una revisione di tutto il nostro sistema di tariffe, nell'intento di soddisfare equamente tutti gli interessi; e le nuove tariffe debbono considerarsi come tariffe normali e convenzionali fra le due parti contraenti. In altre parole, la prima base del contratto deve essere la tariffa maturamente studiata.

La Commissione, approvando in massima il concetto che, quanto al fissare le tariffe, informava la Convenzione Minghetti-Spaventa del 1874, ne restringe l'applicazione dentro i limiti, che le altre condizioni del contratto, delle quali si dirà in seguito, possono esigere. Essa quindi si avvicina al sistema adottato nella Convenzione Depretis, ma con questa essenziale differenza: che, mentre per questa Convenzione si estendevano a tutte le strade, con poche riduzioni in favore di alcuni prodotti agricoli, le tariffe medesime che, dal 1872 in poi, sono in vigore sulla rete dell'Alta Italia, e che, come è detto nella Relazione ministeriale, « hanno efficacemente contribuito allo sviluppo del commercio e dell'industria », la Commissione crede invece, che la revisione delle tariffe debba farsi in modo più largo e da un punto di vista più alto.

Abbiamo già cercato di porre in luce quanto gli Stati, che hanno importanti commerci col nostro paese, si preoccupino della crescente influenza economica delle tariffe ferroviarie; e sarebbe veramente inescusabile che, liberi come siamo in questa materia, dimenticassimo gli enormi sacrifizii fatti dall'Italia per aprirsi tanti valichi alpini, che pur troppo fino ad ora non hanno avverato le speranze che si erano concepite. Su questo punto, ripeteremo col signor Baïhaut, liberi scambisti e protezionisti devono trovarsi d'accordo anche nel nostro paese, e non dubitiamo che Governo e Parlamento ne sentiranno tutta l'importanza.

Ma, oltre queste, vi sono altre ragioni per non accogliere la proposta estensione pura e semplice delle tariffe normali dell'Alta Italia a tutto il continente. Gli atti dell'inchiesta dimostrano che le lagnanze del nostro Commercio, rispetto alla complicazione di coteste tariffe, non sono inferiori ai lamenti che indussero il Senato francese ad occuparsi dell'argomento, e la Germania e l'Austria a tentare da varii anni sempre nuove esperienze.

La Commissione, non che consigliarle, non intende nemmeno pronunziare un giudizio sul valore teorico e pratico dei nuovi sistemi di tariffa in vigore negli Stati germanici, quali, ad esempio, il sistema detto *naturale* delle ferrovie dell'Alsazia Lorena ed il sistema *misto* prevalente in Germania (1); e si limita ad osservare che, se l'obbiettivo della semplicità della tariffa non deve di certo essere lasciato in disparte, ad esso non debbono però venire sacrificati gli altri criterii commerciali. È giusto inoltre ricordare, che la uniformità delle tariffe per tutta la rete continentale (lo che forma uno degli scopi degli studii e dei tentativi che si fanno negli altri paesi) sarebbesi raggiunta colle Convenzioni Depretis; e nessuno vorrà negare la grande importanza di questa riforma.

Un'ultima considerazione ci confermò nel concetto di una più larga revisione delle tariffe. Le tariffe convenzionali e normali, che formeranno parte integrante del futuro contratto, debbono soddisfare a tutte od al maggior numero possibile delle condizioni che siamo andati via via enumerando; ma alcune di queste potranno, mentre dura il contratto, richiedere modificazioni, per rimuovere o attenuare, come dicemmo nel capo IV, i danni di non eque tariffe doganali. È quindi necessario che lo Stato, come avevano già proposto i ministri Spaventa e Depretis, abbia la facoltà di imporre all'esercente quelle modificazioni delle tariffe, che le mutate circostanze esigono.

Questa facoltà non può evidentemente esercitarsi, come diremo con maggior precisione più avanti, senza un rischio per lo Stato; il quale dovrà sopportare le conseguenze di

(1) Oltre ad alcune pubblicazioni già citate, vedasi: Ch. Baum. *Les systèmes de tarifs de chemins de fer en Allemagne et en Autriche-Hongrie.* — Lille, 1878.

modificazioni, che facessero diminuire il prodotto, e potrà sopportarle in quanto che avrà, con quelle, soddisfatto importanti interessi del paese. È questo, lo diciamo subito, l'unico rischio che, secondo le proposte della Commissione, correrebbe lo Stato.

Però, appunto perchè trattasi di un rischio futuro probabile, pare alla Commissione più che mai importante, che sia posto ogni studio e cura nella determinazione della tariffa normale, affinchè riesca il frutto di un esame profondo e vero delle condizioni presenti del nostro paese e dei nostri rapporti commerciali cogli altri Stati d'Europa.

La Commissione non avrebbe potuto intraprendere questo speciale esame, senza uscire dai limiti del suo mandato, e senza arrischiare imprudentemente proposte speciali non abbastanza studiate.

(*Continua*).

LE LOCOMOTIVE PEI TRAMWAYS
DI TORINO

(Continuazione — V. N. 3).

VIII. *Altri sistemi di motori completamente fumivori per servizio dei* tramways *nell' interno delle città.* — Benchè io sia chiamato ad esprimere tassativamente il mio parere sui motori a vapore impiegati dalla Società Belga in Torino, tuttavolta, essendomi già permesso di fare un cenno di altri sistemi di locomotive a vapore per *tramways*, non mi parrebbe fuor di luogo che io dica pure una parola sugli altri sistemi a trazione meccanica per *tramways*, nei quali le condizioni di fumivorità si trovano completamente raggiunte: voglio accennare ai motori elettrici e ad aria compressa.

IX. Tramways *a motori elettrici.* — Un primo modello di strada ferrata elettrica fu ideato e costruito dal sig. Lippens Polidoro fin dal 1840, e certamente non era che l'embrione di una locomotiva elettrica; in esso non si aveva nè il modo di invertire la direzione del movimento, nè quello di regolarne la velocità.

Si fu solo dopo la scoperta della macchina dinamo-elettrica, che si potè fare una vera applicazione dell'elettricità come motore nelle linee di strade ferrate; ed il sig. Siemens di Berlino fu il primo in Europa a farne pratica applicazione in questi ultimi anni.

Ma devo subito soggiungere, senza entrare nei particolari tecnici del problema, che basta leggere il verbale della discussione avvenuta il 18 novembre ultimo scorso presso la Società degli Ingegneri civili di Francia a Parigi, per convincerci che *per ora* non sarebbe il caso di fare assegnamento sopra tale sistema per il servizio interno di città, lungo strade nelle quali non sia possibile l'isolamento del binario, ovvero stabilire il corpo stradale del *tramway* aereo.

Infatti, da essa discussione risulta come finora tale sistema di *tramways* elettrici (sistema Siemens) non si trovi che allo stadio di esperimenti.

a) *Applicazione stata fatta a Berlino.* — La prima applicazione, qui sopra accennata, venne fatta dal Siemens all'Esposizione di Berlino nel 1879; essa era costituita da un piccolo motore, il quale trainava 3 piccole carrozze contenenti 6 persone ciascuna; e lo sviluppo della linea, collocata all'infuori di ogni circolazione, misurava la lunghezza di soli 300 metri.

Essa ebbe a funzionare perfettamente; per cui l'intiero apparato fu poi trasportato all' Esposizione di Bruxelles nel 1880, di poi a Düsseldorf, ed ora si trova in azione nel Palazzo di cristallo a Londra. Un apparato identico funzionava alla grandiosa nostra Esposizione di Milano.

La Ditta Siemens et Halske non si arrestava a questo esperimento, ma venne a stabilire un servizio regolare di ferrovia elettrica a Berlino, dove funziona tuttogiorno, sulla linea di Lichterfeld.

Il sistema di questa ferrovia è identico al primo; solo, invece del motore isolato, si hanno delle carrozze automotrici: un modello di queste carrozze figurava all' Esposizione di Parigi.

La linea di Lichterfeld ha uno sviluppo di 2,600 metri; il servizio viene fatto con tutta regolarità; ma anche qui il binario trovasi isolato ed all'infuori d'ogni circolazione, ad eccezione per qualche passaggio a livello, dove i cavalli transitanti ricevono qualche volta scariche elettriche.

Con questo sistema, essendo le ruotaie utilizzate come conduttori, o rendendole convenientemente isolate tra loro od applicandovi altra ruotaia intermedia, succede l'inconveniente che, se si stabilisce un contatto volontario, oppure accidentale, tra le ruotaie, la macchina si arresta; ed ancora, se si mettono i piedi sulle due ruotaie, oppure se si fa attraversare la strada da cavalli, si è esposti a ricevere delle violente scosse; e ciò può essere pericoloso, o per lo meno sgradevole, ed influisce a rendere inattiva momentaneamente la ferrovia.

b) *Applicazione stata fatta recentemente a Parigi, in occasione di quell'Esposizione d'elettricità.* — In occasione dell'interessantissima Esposizione di elettricità, che ebbe luogo quest'anno a Parigi. il sig. Siemens, mentre impiantava ai Campi Elisi una ferrovia elettrica di soli m. 495, e capace di trasportare 60 viaggiatori, cercava pure di superare tutte le difficoltà ed inconvenienti sopraccennati; siccome non aveva potuto ottenere da quel Municipio di stabilire la ferrovia aerea su colonne, per averne un perfetto isolamento, e per sottrarre anche le ruotaie dal pericolo di essere coperte di polverio o fango in modo da impedire il perfetto contatto tra la ruotaia ed il cerchio delle ruote delle carrozze.

Il ripiego al quale si appigliò consiste nell'avere applicati due conduttori aerei, con appositi congegni in correlazione tra essi e le carrozze in moto, liberando così le ruotaie da ogni immissione di corrente in esse.

Questo ripiego diede risultati abbastanza soddisfacenti per quella piccola ferrovia; ma non si deve ritenere che esso possa essere pratico, per estenderlo ad un servizio normale e di maggior importanza.

Il Siemens stesso non considera il sistema che come uno spediente da potersi adottare in via normale; ritiene però di potere riescire ad una soluzione più diretta e più pratica.

Anzi egli è tanto persuaso di ciò, che si è messo in trattative colla Ferrovia del Gottardo, onde veder modo di fare l'esercizio della grande Galleria per mezzo dell'elettricità, prodotta da potenti macchine dinamo-elettriche, messe in movimento dalle grandi cadute d'acqua che trovansi a quegl'imbocchi.

Altre applicazioni si studia di fare in Svezia, in Germania, ed anche in Piemonte nelle vicinanze di Castellamonte.

c) *Conclusione sui motori elettrici.* — Dopo tutto ciò, che cosa si deve conchiudere riguardo ai *tramways* elettrici? La conclusione è facile ed evidente, cioè:

Che, se con la trazione elettrica, si otterrebbe la perfetta fumivorità e silenziosità del sistema a trazione meccanica; se essa venne già in alcune località applicata in via di esperimento; se essa, qualora il binario si trovasse completamente isolato o aereo, potrebbe considerarsi come di pratica applicazione in determinate circostanze, allo stato attuale delle cose però, le soluzioni presentate e proposte del problema non sono tali da poterle accettare nella pratica applicazione per *tramways* circolanti nelle strade ordinarie delle città.

X. *Locomotive ad aria compressa per* tramways. — Nè più avanzata trovasi la soluzione dell'applicazione delle locomotive a pressione d'aria.

Si sa che questi motori non sono altro che locomotive ordinarie, alle quali, invece della caldaia a vapore col relativo focolaio, si ha un recipiente, nel quale trovasi immagazzinata l'aria, ad alta pressione di 20,25 atmosfere, la quale, immessa alla partenza del treno, viene poi a smaltirsi poco per vòlta nei cilindri motori.

Evidentemente questi motori sono affatto fumivori, poichè non si ha combustione, nè emissione di vapore, ma semplicemente scarica di aria nell'atmosfera.

Nelle prime e poche locomotive ad aria compressa, state costruite dal Pernolet, dal Mollard, specialmente per servizio di miniere, si avevano due gravi inconvenienti: non possedevano il regolatore della pressione, per cui l'aria ad altissima pressione del serbatoio si immetteva nei cilindri motori, cosicchè era variabile la forza della locomotiva col variare della pressione nei serbaroi; l'aria poi, espandendosi, si raffeddava tanto, da far congelare nei condotti di scarico il vapore acqueo trascinato con sè.

Malgrado quest'inconveniente, ancora in questo stesso anno i signori Lishman e Yonny hanno costruito, per le miniere del conte di Durtcam, delle piccole locomotive ad aria compressa, senza alcun provvedimento a togliere i detti inconvenienti.

Altra applicazione recente di locomotive ad aria compressa si ebbe per il servizio di perforamento del Gottardo.

Però in queste piccole locomotive si pensò di porre rimedio ai gravi inconvenienti di cui si fece parola, munendole:

1° Della *bouillotte Mèkarski*, colla quale l'aria viene portata ad una temperature sufficientemente elevata per evitare il congelamento dell'acqua nei tubi di scarico;

2° Del *détenteur Ribour*, per mezzo del quale l'aria, che nei serbatoi ha una pressione continuamente decrescente, viene introdotta nei cilindri motori ad una pressione costante.

Il favore col quale furono accolte da principio queste locomotive andò però decrescendo, specialmente quando si tentò di applicarle per la trazione dei *tramways* entro città.

Il *détenteur*, infatti, dà luogo ad una considerevole perdita di forza, ed è sempre un congegno in più; la *bouillotte* introduce una maggior complicazione ed un maggior peso della macchina.

Conclusione sui motori ad aria compressa. — Il problema quindi dell'impiego dell'aria compressa per locomotive di *tramways*, se aveva avuto nelle macchine Mékarski una soluzione direi brillante dal punto di vista tecnico, dal punto di vista pratico ed economico questa soluzione lascia invece ancora molto a desiderare, nè può essere adottata per un servizio normale.

(*Continua*). *Ing.* C. Frescot.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Abbiamo da Firenze che nel progetto di riordinamento delle tariffe ferroviarie, testè sottoposto al Ministero dei lavori pubblici dal comm. Borgnini, presidente della Commissione all'uopo instituita, trovasi compresa, fra le altre, una importante proposta relativa ai trasporti del bestiame.

A questi trasporti, secondo il detto progetto, dovrebbe essere applicata una tariffa a prezzi ridotti, ed i trasporti stessi verrebbero eseguiti con una velocità intermedia fra la grande e la piccola velocità, e con un termine di resa speciale.

La Commissione, che ha proceduto allo studio del riordinamento delle tariffe, ritiene che l'adozione della nuova tariffa ridotta pel trasporto del bestiame tornerà di non lieve beneficio ai produttori ed agli speditori, e ritiene inoltre che anche le Amministrazioni ferroviarie risentiranno un utile coll'attuazione del provvedimento di cui sopra. Ed in tale convincimento essendo entrate le Amministrazioni ferroviarie medesime, hanno instato presso il Ministero dei lavori pubblici, affinchè la nuova tariffa e le nuove condizioni di trasporto possano essere approvate ed attuate anche prima dell'approvazione delle altre tariffe che fanno parte dell'accennato progetto di riordinamento ed unificazione.

L'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia ha disposto che sia data l'ordinazione di n. 11 locomotive agli Stabilimenti di Pietrarsa e dei Granili.

Sappiamo che il sig. ing. comm. Felice Biglia, ispettore tecnico governativo per le ferrovie e del Genio civile, ha fatto istanza al Ministero dei lavori pubblici per ottenere il collocamento a riposo per motivi di salute.

In seguito a domanda fatta dal Comune, dalla Provincia e dalla Camera di commercio ed arti di Milano a S. E. il Ministro dei lavori pubblici per avere comunicazione dei progetti della nuova linea di circonvallazione e della Stazione di smistamento al Sempione, l'onorevole Baccarini ha invitato l'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia a mettere i progetti medesimi a disposizione dei predetti enti morali, affinchè possano esaminarli e farvi quelle osservazioni che, nell'interesse della città di Milano, riterranno le più convenienti.

><

La Camera di commercio ed arti di Siena ha deliberato di appoggiare caldamente, presso il Ministero di agricoltura, industria e commercio e presso quello dei lavori pubblici, la domanda del Comune di Monte Argentario, intesa ad ottenere la inscrizione in 4ª categoria di una ferrovia a sezione ridotta fra Orbetello e Porto Santo Stefano.

><

La Direzione tecnica governativa incaricata degli studii della ferrovia da Parma a Spezia, ha presentato al Ministero dei lavori pubblici il progetto per la costruzione dei fabbricati delle Stazioni e delle case di guardia, per la chiusura delle Stazioni, case cantoniere e passaggi a livello, occorrenti sul tronco della predetta ferrovia, compreso fra Parma e Fornovo. L'importo totale delle opere da appaltare ammonta a L. 380,000.

><

Ci scrivono da Firenze che l'Amministrazione delle Strade ferrate Meridionali ha fatto studiare e sottoposto all'approvazione governativa un progetto di deviazione al tracciato approvato fra i chilometri 55 + 730 e 56 + 830 della linea Termoli-Campobasso.

In corrispondenza alla proposta deviazione, dovrebbe essere costruita, secondo il progetto già autorizzato, una galleria di 670 m. di lunghezza. Però da recenti assaggi fatti eseguire è risultato che gravi difficoltà dovrebbero vincersi per la costruzione della detta galleria, in causa della qualità del terreno da perforarsi, composto per la massima parte di argille squammose, del genere di quelle che resero cotanto difficile e dispendiosa la costruzione delle gallerie della Starza e della Cristina nella ferrovia da Foggia a Napoli.

La deviazione proposta avrebbe dunque lo scopo di ovviare pel momento alle difficoltà che presenta la costruzione della galleria (la quale non richiederebbe meno di tre anni per essere ultimata), e rendere così possibile l'apertura all'esercizio della linea nel termine di 18 mesi. In seguito poi si vedrà se sarà possibile mantenere in istato di lodevole esercizio la deviazione in parola, o se sarà necessario d'intraprendere la galleria.

Intanto la deviazione progettata, oltre al beneficio di costituire un mezzo facile pel trasporto dei materiali da costruzione occorrenti per l'ultimazione dei lavori, recherà anche l'altro grande beneficio dell'apertura della intera linea all'esercizio nella metà del tempo che occorrerebbe, volendosi attendere il compimento della galleria.

><

Ci scrivono da Girgenti che quella Camera di commercio ed arti ha rinnovate le sue vive istanze al Ministero di agricoltura, industria e commercio affinchè appoggi, presso quello dei lavori pubblici, la domanda da essa avanzata onde ottenere che la tariffa G, colla quale è accordata una riduzione per un quantitativo di 500 tonnellate di sale per la percorrenza di 75 chilometri, venga anche applicata ai trasporti di sale, che dalle Miniere di Recalmuto è diretto a Porto Empedocle e destinato all'estero.

><

Sappiamo che il Commissariato governativo per le Strade ferrate dell'Alta Italia, al cui esame fu sottoposto dal Ministero dei lavori dubblici il progetto per la prosecuzione della linea di tramvia da Torino a Gassino sino a Brusasco, con diramazione per Chivasso, ha trovato il progetto stesso ammissibile.

><

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 16 al 21 corrente.

Furono, tra gli altri, approvati i progetti relativi:

Alla costruzione del tronco Levada-Ferner della ferrovia Belluno-Feltre-Treviso;

Alla costruzione di un ponte a travate metalliche sul fiume Nera, nel chilometro 3 della ferrovia Terni-Rieti;

Alla costruzione di un viadotto attraverso il Vallone Cupo, nel chilometro 46 della ferrovia Termoli-Campobasso;

Alla fornitura del materiale fisso lungo le ferrovie Gozzano-Domodossola, Novara-Varallo, Vercelli-Mortara-Cava Carbonara e Cava Carbonara-Bressana-Broni;

All'impianto di un rifornitore e relativa condotta d'acqua alla Stazione di Termoli, per la ferrovia Termoli-Campobasso;

Alla sistemazione di un tratto della strada nazionale Flaminia, dal Chiavicotto Montanese a quello del Vescovo, in provincia di Pesaro;

Alla costruzione del tronco tra la sponda destra del torrente Fiumarella e la sponda destra del torrente Marsicano, della strada provinciale di 2ª serie Albano-Marsiconovo, in provincia di Potenza;

Alla costruzione del tratto fra l'abitato di Palazzo Adriano e la Portella Carduccia della strada provinciale di 2ª serie Lercara-Chiusa per la Filaga, in provincia di Palermo;

Alla riduzione dell'antica Caserma di Larino ad uso di carcere circondariale, in provincia di Campobasso;

Ed a talune riparazioni occorrenti alla Certosa di Padula, in provincia di Salerno.

Fu pure approvato un piano di ampliamento dell'abitato di Torremaggiore, in provincia di Foggia.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie Romane. — La *Gazz. Uff.* del 18 corr., ha pubblicato il seguente R. Decreto, in data 30 dicembre p. p., controfirmato dai ministri Magliani e Zanardelli:

Veduti i precedenti Reali Decreti, di cui l'ultimo in data 29 agosto 1881, n. 405 (serie 3ª), coi quali venne inscritta

una complessiva rendita di L. 10,089,450, in aumento al Consolidato 5 per cento, in cambio di n. 672,630 Obbligazioni comuni della Società delle Ferrovie Romane state presentate alla conversione a tutto il dì 8 agosto 1881, per effetto delle anzidette leggi;

Ritenuto che vennero successivamente, e cioè dal 9 agosto a tutto il 30 novembre 1881, presentate alla conversione, alle condizioni volute dalle sovraindicate leggi, altre 1558 Obbligazioni comuni della predetta Società, rappresentanti la complessiva annua rendita di L. 23,370, con decorrenza di godimento dal 1° gennaio 1873, per le quali devesi assegnare una eguale quantità di rendita consolidata 5 per cento, con decorrenza dal 1° gennaio 1875; e che tale rendita, per il disposto dall'art. 2 del Reale Decreto 8 giugno 1873, n. 1392 (serie 2ª), devesi inscrivere nel Gran Libro del Debito pubblico in aumento al Consolidato 5 per cento, con decorrenza dal 1° gennaio 1882, provvedendosi con Buoni a parte al soddisfacimento dei semestri di rendita arretrati;

Sulla proposta del Ministro Segretario di Stato per le finanze, *interim* del tesoro,

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1 La Direzione generale del Debito pubblico è autorizzata a tenere a disposizione del Ministro del tesoro altre n. 1558 Obbligazioni comuni della Società delle Ferrovie Romane, statele presentate dal dì 9 agosto a tutto il 30 novembre 1881, per la complessiva rendita di L. 23,370, con decorrenza dal 1° gennaio 1873.

Art. 2. In cambio delle Obbligazioni indicate nel precedente articolo, sarà inscritta nel Gran Libro del Debito pubblico, in aumento al Consolidato 5 per cento, la corrispondente annua rendita di L. 23,370, con decorrenza dal 1° gennaio 1882.

Art. 3. Il fondo stanziato al capitolo 100 del bilancio definitivo di previsione della spesa del Tesoro per il 1881 sarà aumentato di L. 163,590 per i semestri al 1° luglio 1875 e 1° gennaio e 1° luglio degli anni 1876-1881, non che per il semestre al 1° gennaio 1882, sulla rendita dovuta in cambio come sopra.

— La Direzione generale delle Ferrovie Romane, in relazione alla notizia già riferita nel passato numero, ha diramato il seguente Ordine di servizio:

In conseguenza del riscatto di queste Ferrovie per parte dello Stato, divenuto esecutorio col 1° gennaio del corrente anno, essendo cessata la Società delle Strade ferrate Romane, è entrata in funzioni la Commissione liquidatrice della Società stessa, nominata dall'Assemblea degli azionisti nella seduta delli 27 ottobre u. s.

Contemporaneamente il Governo, a ciò autorizzato dalla legge 25 dicembre 1881, ha assunto col 1° gennaio del corrente anno l'esercizio provvisorio di queste Ferrovie per conto diretto dello Stato, nominando al posto di Consiglieri di amministrazione i signori:

Bignami cav. Enea,
Caldini comm. avv. Raffaele,
D'Amico comm. Edoardo,
Dini capitano Pietro,
Guglielmi marchese Giacinto,
Nobili comm. avv. Niccolò,
Noghera cav. Venceslao,
Puccini comm. avv. Giovanni,
Sacerdoti comm. Giacomo.

e confermando il sottoscritto nella sua carica.

Si rende di ciò consapevole il Personale per opportuna sua norma.

Il Reggente la Direzione generale
C. BERTINA.

Ferrovia Albano-Anzio. — Il Consiglio provinciale di Roma, nella seduta del 20 corr., occupossi della discussione sul sussidio alla ferrovia economica Albano-Anzio. La Deputazione provinciale proponeva 10,000 lire per 25 anni; la Commissione 17,000 per 35. Parlarono in favore della proposta della Deputazione i consiglieti Santucci. Zeppa, Palomba ed il regio Commissario; per la Commissione, i consiglieri Vitaliani, Ferrero, Ferraioli e Tittoni, il quale fece anche rilevare la necessità di stabilire chiaramente il significato dell'ordine del giorno del 1876, presentando in questo senso un suo ordine del giorno.

La proposta della Commissione fu respinta con 22 voti contro 11, e fu approvata invece quella della Deputazione.

Tramways di Roma. — Nella seduta del 19 corr. al Consiglio provinciale di Roma venne posta in discussione una domanda della Società Belga dei *tramways*, con la quale si chiede che la Provincia — considerando che la medesima Società ha stabilito di costruire su sede propria i *tramways* per i Castelli Romani, ed ha rinunciato alla concessione della strada Appia Nuova — le accordi, a parità di condizioni, il diritto di prelazione per qualsiasi progetto di ferrovia economica o *tramways*, che si volesse in avvenire costrurre sull'anzidetta strada provinciale, o in località parallela.

Dopo qualche discussione, il cons. Berardi, a nome della Deputazione, proponeva la sospensiva, che, appoggiata dal Commissario regio, venne dal Consiglio adottata.

Ferrovia Lucca-Viareggio. — Scrivono alla *Nazione* del 19:

Fra non molto, potrà dirsi un fatto compiuto la strada ferrata, che porterà freschissimo il pesce da Viareggio ai nostri buoni amici del capo-luogo. Sarebbe oggi ozioso e intempestivo discutere sul *pro* e sul *contra* di questa linea.

Non parlo quindi del merito del progetto; ma sì bene del modo con cui procedono i lavori, che è commendevole. E giustizia vuole che se ne attribuisca la meritata lode, in prima all'ing. cav. Olinto Citti, che dirige la costruzione, ed ha rivelata una speciale perizia nelle opere necessarie al traforo della galleria detta dei *Cerracci*; e nello introdurre notevoli, quanto utili e necessarie modificazioni al primitivo progetto Morandini. L'ingegnere Citti è uno di quegli uomini di forte tempra e di tenacità di propositi; e l'esser ora Capo del Genio civile a Lucca è un risultato dei suoi studii e del suo sapere.

Nella costruzione della linea Lucca-Viareggio, la teoria è seguita mirabilmente dalla pratica. E la Società costruttrice Saccorotti-Tessarotto pare che faccia a gara coll'ingegner Citti, e per giungere presto e bene al compimento dell'opera, impiega abilità ed alacrità non ordinarie nel lavoro della perforazione. Sono state aperte quattro gallerie di penetrazione: dall'imboccatura sud la galleria dei *Cerracci* è già inoltrata per più di metri 90; ed all'imboccatura nord, sebbene il lavoro abbia avuto cominciamento da poco tempo, si è già avanzati oltre 20 metri.

Ferrovie venete complementari. — Leggiamo nella *Gazzetta di Venezia* del 21:

Ieri al Consiglio provinciale di Padova venne nuovamente votato, e senza alligarvi alcuna condizione, di concorrere per la ferrovia Legnago-Monselice, oltrecchè col quoto determinato dalla legge, anche con altri cinque decimi dell'intiera somma, e di anticipare al Governo tutta la somma votata.

Il Consiglio provinciale inoltre si pronunciò per l'allacciamento di quella ferrovia a Monselice, anzichè a S. Elena-Este, com'era stato chiesto anche con petizione al Parlamento.

I nostri lettori (dice la *Gazz.*) non sapranno comprendere come, parlando l'Omnibus ferroviario di una ferrovia Legnago-Monselice, al pari di una ferrovia Mestre-Portogruaro, il Ministero abbia colà, non solo tollerato, ma anzi provocato che il Consiglio provinciale avesse a dichiarare se preferiva l'allacciamento a Monselice od a S. Elena-Este; mentre a Venezia invece, contrastando le legittime aspirazioni del Comune e del Consiglio provinciale, invocò il supremo principio che la legge doveva eseguirsi com'era stata decretata, e che era impossibile farvi alcun cangiamento.

Ferrovia Padova-Piove-Chioggia. — Leggesi nel *Giornale di Padova*:

La Giunta municipale di Padova, nell'adunanza del 20 corrente, dietro proposta dell'assessore anziano, ha deliberato ad unanimità, dopo matura discussione, di affrettare gli studii per la esecuzione riconosciuta urgente della

linea ferroviaria Padova-Piove-Chioggia con allacciamento all'Adria-Chioggia nei pressi di Brondolo. Fu incaricato l'assessore anziano d'iniziare le pratiche necessarie all'uopo e di prendere gli accordi opportuni per raggiungere, nel modo più sollecito, quel fine pratico ch'è domandato dall'interesse evidente e dalla prosperità avvenire del nostro Comune.

Della particolareggiata deliberazione volle la Giunta che venisse data partecipazione alla Deputazione provinciale, alla Camera di commercio ed ai Comuni interessati.

Si riconobbe in pari tempo necessaria, per avvivare il commercio e l'attività economica del nostro paese, la congiunzione direttissima di Camposampiero-Castelfranco, mirando a Montebelluna sulla linea Treviso-Belluno.

La Succursale dei Giovi. — Il Consiglio comunale di Pavia, nella seduta del 19 corr., sulla questione della ferrovia succursale a quella dei Giovi, prese la seguente deliberazione:

« Il Consiglio comunale di Pavia,

« Caldeggiando quel progetto di nuovo passaggio transappennino che, mentre soddisfaccia ai supremi interessi nazionali e miri quindi all'ormai aperto valico del Gottardo, accosti il porto di Genova ai valichi più orientali delle Alpi, anche alla Lombardia ed alla media valle del Po,

« Fa voti:

« Perchè la nuova ferrovia discenda per valle di Scrivia fino a Tortona, o meglio raggiunga la via Emilia in tale punto da soddisfare alle suesposte esigenze; al che potrebbe rispondere, senza bisogno di spesa, l'attuale passaggio del Po per il ponte di Mezzana-Corti, destinato dalla sua origine, per insigne importanza di costruzione, a servire ad un'arteria ferroviaria di grande momento ».

Ferrovia Genova-Mortara. — Il *Commercio* di Genova annuncia che venne costituito in Garbagna Ligure un Comitato per promuovere la costruzione di una linea ferroviaria da Genova a Mortara, per le valli di Brevenna, Vubbia, Sisola e Grue.

Ferrovia Chivasso-Casale. — A complemento della notizia già data circa la ferrovia da Chivasso a Casale, il *Bollettino delle finanze* scrive:

Il sig. John Dunham Massey, di Londra, a nome e per conto di una Società da dichiararsi, ha fatto istanza per ottenere la concessione della costruzione e dell'esercizio della predetta ferrovia (inscritta al N. 2, tabella C, delle linee autorizzate colla legge del 29 luglio 1879), obbligandosi ad assumere tale carico col solo concorso degli otto decimi della spesa complessiva di costruzione della linea, che rappresentano la quota a carico dello Stato, ai termini della predetta legge, e rinunciando alla quota di contributo delle Provincie.

Ferrovia Torino-Chieri. — La Deputazione provinciale di Torino, nell'adunanza del 12 corr., adottò, fra le altre, la seguente deliberazione:

« Facendo plauso alla domanda della Società generale delle Ferrovie economiche di Bruxelles per la costruzione di una ferrovia a binario ridotto per Chieri, Andezeno, Arignano, Mombello, Moriondo, Buttigliera, Castelnuovo, Mondonio, Passerano, sino alla strada nazionale Asti-Chivasso presso Ceretto e Piovà, deliberò non potersi per ora riferirne al Consiglio provinciale fin quando il Ministero dei lavori pubblici cui spetta, avrà determinato riguardo alla concessione, esprimendo però fin d'ora voto contrario a qualunque sussidio ».

Tramways nella provincia di Torino. — Il Consiglio comunale di Torino, nella seduta privata del 23 corr., in seguito a nuove trattative, dichiarava sospesa ogni deliberazione sulla tramvia Torino-Settimo-Rivarolo-Cuorgnè-Castellamonte, mantenendo fermo, benchè scaduto il termine, lo stanziamento di lire 30,000 per la tramvia di Leynì.

Ferrovia di Superga. — La Società Torinese di tramvie, già concessionaria della linea da Piazza Castello alla Barriera di Nizza, e che recentemente ottenne, come fu annunciato, l'autorizzazione per l'impianto di due nuove linee di tramvie nell'interno della città, venuta a patti coll'ingegnere Agudio, ha presentata al Municipio una formale domanda per ottenere la costruzione e l'esercizio della ferrovia funicolare di Superga.

Nella domanda presentata, oltre la concessione per l'impianto ed esercizio di detta ferrovia, la Società Torinese chieda pure che vengano a lei devolute le somme che per la detta linea furono già stanziate nei bilanci del Municipio e della Provincia.

Stando ad alcuni dati avuti, la suddetta ferrovia funicolare Agudio partirebbe dal ponte detto di Barra, ove sarebbe posto il motore fisso, e percorrerebbe a spirale il tratto necessario per compiere la salita fino al vertice del colle, con un percorso di 3130 metri; il limite massimo della pendenza sarebbe del 20 per cento, il minimo raggio delle curve di m. 300.

L'apparecchio ideato dall'Agudio per mettere in moto la ferrovia avrà la forza di 1000 cavalli-vapore, e si potranno trasportare 350 persone per treno, partendo da piazza Castello.

La domanda dell'ing. Agudio venne dal Sindaco comunicata al Consiglio comunale nella seduta privata del 23 corrente.

Ferrovia Taranto-Brindisi. — Alle ore 10 antimeridiane del 10 febbraio p. v., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Lecce, si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Taranto-Brindisi, compreso fra Grottaglie e Latiano, della lunghezza di m. 24,000, in provincia di Lecce (escluse le espropriazioni stabili e la provvista dei ferri d'armamento e meccanismi per le Stazioni), per la presunta somma di L. 1,574,000.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 24, dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 63,000, ed in L. 130,000 quella definitiva, ambedue in numerario, od in rendita D. P.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo — La *Gazz. Ticin.* del 21 reca:

A quanto ci si assicura, le trattative intavolate fra la Direzione della Ferrovia del Gottardo e l'Impresa costruttrice della linea Lugano-Bellinzona (Monteceneri), per una anticipata apertura di questo tronco, sono completamente riuscite; e quindi già si prendono le disposizioni necessarie perchè l'esercizio pubblico possa essere aperto al 1° aprile p. v., anzichè al 1° giugno.

Sappiamo inoltre che anche le trattative impegnate circa l'apertura di tutta l'intiera linea del Gottardo (Biasca-Lucerna) al 1° maggio, invece del 1° giugno, sono prossime a riuscire ad un accordo.

Linee ticinesi. — Il movimento sulle linee ticinesi nel passato mese di dicembre fu il seguente:

Tronco Biasca-Bellinzona-Locarno (41 chilometri). — Passeggieri trasportati 12,900 (nel 1881: 16,337), introito fr. 13,000 (fr. 17,059.40); merce trasportata tonn. 3365 (1881: tonn. 4246), introito fr. 12,000 (fr. 16,742 65). Introito complessivo fr. 25,000 (1881: fr. 33,802.05), ossia fr. 609.76 (fr. 824.44) in media per chilometro.

Tronco Lugano-Chiasso (26 chil.). — Passeggieri trasportati 14,700 (1881: 12,845), introito fr. 10,500 (fr. 10,446.45); merce trasportata tonn. 1970 (1881: tonn. 1753), introito fr.

5,400 (fr. 5,428.60). Introito complessivo fr. 15,900 (1881: fr. 15,875.05, ossia in media per chilom. fr. 611.54 (franchi 610.58).

Complessivamente sui due tronchi (67 chilometri). — Passeggieri trasportati 27,600 (1881: 29,182), introito fr. 23,500 (fr. 27,505.85); merce trasportata tonn. 5335 (1881: tonn. 5,999), introito fr. 17,400 (fr. 22,171.25). Introito complessivo fr. 40,900 (1881: fr. 49,667.10), ossia fr. 610.45 (fr. 741.45) in media per chilometro.

Il movimento complessivo durante l'intero anno 1881, fu il seguente:

Tronco Biasca-Bellinzona-Locarno. — Persone trasportate 217,906 (1880: 238,941), introito fr. 257,186 (fr. 283,633.40); merce trasportata tonn. 55,065 (1880: tonn. 64,598), introito fr. 197,978.75 (fr. 217,672.75). Introito complessivo franchi 455,164.75 (1880: fr. 501,305.65), ossia fr. 11,101.58 (franchi 12,226.97) in media per chilometro.

Tronco Lugano-Chiasso. — Persone trasportate 199,068 (1880: 183,554), introito fr. 174,851.75 (fr. 169,820.45); merce trasportata tonn. 23,901 (1880: tonn. 22,639), introito fr. 69,731.05 (fr. 65,183.10). Introito complessivo fr. 244,582.80 (1880: fr. 235,003.55); ossia fr. 9407.03 (fr. 9038.60) in media per chilometro.

Complessivamente sui due tronchi. — Persone trasportate 416,974 (1880: 432,495), introito fr. 432,037.75 (fr. 453,453.85); merce trasportata tonn. 78,965 (1880: tonn. 87,237), introito fr. 267,709.80 (fr. 282,855 35). Introito complessivo franchi 699,747.55 (1880: fr. 736,309.20), ossia fr. 10,443.99 (franchi 10,989 69) in media per chilometro.

Ferrovie francesi. — In relazione alle notizie riferite nel nostro numero precedente, leggiamo nel *Journ. des trav. publ.* del 19 corr.:

La *France* constata l'esistenza, da noi stessi annunciata, delle trattative fra il Governo e le grandi Compagnie ferroviarie per la riduzione delle tariffe, ed aggiunge che queste trattative sono già riuscite con una delle Compagnie, l'Ovest. Noi pure crediamo che le trattative sieno benissimo avviate, e che la Compagnia dell'Ovest abbia particolarmente dimostrato le migliori disposizioni; ma non crediamo che il Governo abbia ancora ricevuto alcun atto formale di adesione.

Non è nemmeno esatto che lo Stato rinunci all'imposta sulla grande velocità. Che tale alleviamento stia nei progetti del Governo, ciò non è dubbio; ma vi sono necessità di bilancio, che premono contro le migliori intenzioni. Il bilancio del 1883 non potrebbe sopportare l'abbandono di un prodotto così importante.

Parlando della riduzione delle tariffe, la *France* dice che essa sarà del 50 0[0 pei viaggiatori e del 20 0[0 per le merci. È assai probabile che queste cifre si accostino al vero, poichè esse risultano dall'applicazione stessa delle tariffe della rete dello Stato. E ragionando per induzione, si poteva facilmente supporre che il Ministero avesse dovuto naturalmente prendere per punto di partenza delle trattative le tariffe attuali dello Stato.

— Sulla domanda del Governatore della Martinica, il Ministro dei lavori pubblici ha deciso d'inviare colà il signor Carlo Jourjon, ingegnere dei ponti e strade, incaricandolo dello studio di un progetto preliminare per una rete di ferrovie in tutta quella colonia.

Ferrovie inglesi. — I giornali inglesi annunciano che il Ministro dei lavori pubblici ha pprovato i piani per la costruzione d'un nuovo ponte sul fiume Tey in Iscozia, in sostituzione di quello il cui crollamento, due anni sono, cagionò la perdita di un treno intero della ferrovia, e costò la vita a più di 200 persone.

Ferrovie austriache — Il *Sole* ha per telegrafo da Vienna, 18:

Il Ministro del commercio ausiriaco ha nominato una Commissieno d'inchiesta sulle tariffe ferroviarie, che si adunerà a Vienna il 1° febbraio, e sentirà i delegati delle Camere di commercio e delle Società agricole.

Ferrovie germaniche. — Scrivono da Monaco, 16, alla *Perseveranza*:

Oggidì che fu constatato la luce elettrica poter rendere immensi servigi, la nostra Direzione generale delle ferrovie pensa di valersene: 1° per l'illuminazione delle grandi Stazioni, delle sale d'aspetto e degli Ufficii; 2° per l'illuminazione delle locomotive e dei vagoni. Anzi la nostra Stazione centrale è di già illuminata con questo sistema, e se ne sta studiando l'applicazione alle grandiose sale ed agli Ufficii addetti alla Stazione medesima.

Anche la Direzione delle ferrovie dell'Alsazia e della Lorena in Strasburgo pensa d'introdurre l'illuminazione elettrica nei suoi Ufficii, ed una Compagnia americana si è preso l'assunto della collocazione dei numerosi apparati, obbligandosi ad una prova di sei mesi, a tutto suo rischio e pericolo. Altre Direzioni pensano anch'esse ad adottare lo stesso sistema. Sino ad ora non si fecero esperimenti di questo modo d'illuminazione nei vagoni, se non in Austria ed in Inghilterra; ora sento che la Direzione delle ferrovie dell'Impero sta esaminando la cosa, e farà eseguire quanto prima le prove necessarie.

In Francoforte, di questi giorni, si tenne una Conferenza su tale argomento dai rappresentanti delle varie Ferrovie dell'Impero, e si discusse appunto dell'opportunità di introdurre la luce elettrica nei vagoni; nella quale Conferenza fu stabilito che la questione verrà risolta quanto prima, perchè tutte le altre maniere d'illuminazione dovranno abbandonarsi. Anzitutto si vuole usare l'elettricità per le lanterne delle locomotive, giacchè così si potrà vedere l'arrivo del treno a 400 e 500 metri di distanza, e nelle curve sino a 200 metri anche nella più fitta nebbia.

Ferrovie nel Giappone. — Dai giornali giapponesi rilevasi che il Governo del Mikado ha risoluto di vendere la strada ferrata fra Yokohama, e Tokio, e di fare costruire col denaro ricavatone la ferrovia che deve congiungere Tokio a Nankasaki; in seguito venderà quest'ultima per prolungare la linea e continuarla fino ad Awomari, città situata al nord dell'isola di Niphon.

Notizie Diverse

Lavori del Tevere — Leggiamo nella *Libertà*:

Abbiamo annunziate che da parecchio tempo l'Impresa Cottrau aveva cominciato i lavori per la fondazione dei muraglioni del Lungo-Tevere col sistema dei grandi cassoni metallici fondati per mezzo dell'aria compressa, come si usa per le fondazioni dei ponti.

Il lavoro è stato in questi giorni spinto con grande attività, e parecchi di questi cassoni sono stati collocati sul posto, e si possono vedere liberamente dal Ponte Sisto. L'Impresa Cottrau, disponendo di grandi mezzi, può in un tempo relativamedte breve soddisfare agli obblighi del nuovo contratto, eseguendo un ottimo lavoro.

Dall'altra parte del Tevere, l'Impresa Marosi ha terminato i lavori di muratura di tutta le spalla sinistra del Ponte Sisto, ed in breve tempo terminerà la muratura di paramento in travertino e le scale che conducono alla platea del Ponte. Resta poi a congiungersi il Lungo-Tevere di Ponte Sisto con quello della Regola; ma sembra che questa congiunzione non sia tanto facile ad operarsi, poichè poco al di là dell'ex-convento dei Cento Preti si è trovato terreno poco buono per le fondazioni.

L'Impresa Santini, che ha i lavori del lungo Tevere, ha terminato il muraglione fino al di là di Santa Bonosa; ma anche essa si è dovuta arrestare in quella località, poichè ha ritrovato lo stesso fondo mobile che si è trovato alla Farnesina, e per il quale si è dovuto adottare il sistema di fondazione ad aria compressa.

I lavori in quel punto sono sospesi, ma non dubitiamo che ben presto s'arriverà ad una ccomodamento fra la Direzione tecnica e l'Impresa per riprendere il lavoro.

Lavori edilizii in Milano. — Il *Sole* dice che la Commissione municipale, incaricata di studiare il progetto edilizio fra l'Arco del Sempione e la piazza dei Mercanti, ha tenuto una nuova seduta. Fu accettato in massima il progetto, e verrà fra poco redatto uno schema di contratto. La Società concorrerebbe nella spesa in ragione di due quinti; più pagherebbe, per cessioni di terreni comunali, circa 1,400,000 lire. Al Governo darebbe 3,000,000 di lire; e 3,000,000 di lire circa sarebbe la spesa che si addosserebbe il Municipio. Questi sarebbero i principali elementi, che costituirebeero lo schema di contratto che sarà quanto prima redatto.

Bonificamento delle Valli di Comacchio — La *Gazz. Uff.* del 17 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 5 mese stesso, con cui è sanzionata e promulgata la legge votata dal Parlamento, che dichiara opere di pubblica utilità le bonificazioni descritte nel piano di massima e nella domanda dei sig. ing. Girolamo Chizzolini e dott. Luigi Schanzer, di cui nella relativa Convenzione stipulata tra i predetti signori ed i Ministri dei lavori pubblici, delle finanze e dell'agricoltura, industria e commercio, di cui abbiamo già altre volte parlato.

Concessioni di derivazioni d'acqua — Con R. Decreto del 17 ottobre scorso (*Gazz. Uff.* del 20 corr.), è concessa facoltà agl'individui indicati nell'unito elenco di derivare le acque ed occupare i tratti di spiaggia lacuale ivi descritti. Sono 8 concessioni d'acqua *per forza motrice* (2 provincia di Treviso, 1 Vicenza, 1 Bergamo, 1 Como, 1 Cuneo, i sottoprefettura di Susa, 1 Pallanza); 3 concessioni d'acqua *per irrigazione e per usi domestici* (1 prov. di Mantova, 1 Padova, 1 Treviso); ed una concessione per *occupazione di spiaggia lacuale* (prov. di Como).

Strade provinciali — Con R. Decreto del 27 novembre scorso (*Gazz. Uff.* del 19 corr.) è approvato il Regolamento per la costruzione, manutenzione e sorveglianza delle strade provinciali, comunali e consortili della provincia di Bari.

Corpo del Genio civile — Nella seduta del 20 corr., la Camera dei deputati terminò la lunga discussione della legge sull'ordinamento del Corpo del Genio civile, che venne in più parti modificata. Allo scrutinio segreto, la legge stessa rimase approvata con voti 209 contro 29.

Cartoline postali internazionali — Con R. Decreto del 22 dicembre p. p. (*Gazz. Uff.* del 19 corr.) è stabilito che dal 1° gennaio sieno poste in corso cartoline postali, da servire esclusivamente per la corrispondenza internazionale coi paesi dell'Unione postale universale. Le dette cartoline sono di due specie: cioè semplici a cent. 10, e con risposta pagata a cent. 20. Esse portano la leggenda: *Unione postale universale — Cartolina postale per l'estero.*

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nei valori ferroviarii, nella scorsa settimana, affari scarsi e difficoltà a sostenerli.

Le Azioni della Società delle Meridionali da 462 scesero a 400; le Obbligazioni relative, meglio tenute a 278.50; i Boni invariati a 516. Nominali gli altri valori, rimasti ai prezzi della precedente ottava.

A Parigi, le Azioni Lombarde si aggirarono tra il 300 al 307.50; le Obbligazioni tra il 274 al 270. Le Obbligazioni Vittorio Emanuele ferme sul 276.

CONVOCAZIONI

Cassa di sovvenzioni per imprese. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 14 febbraio p. v. in Genova, sede sociale (via Roma, 10), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione, per l'approvazione del bilancio 1881, e per la nomina di 4 consiglieri e 3 censori.

PAGAMENTI e DIVIDENDI.

Cassa di sovvenzione per imprese (Genova) — Dal 16 corr., presso la sede sociale in Genova (via Roma, 10), si pagano gl'interessi scaduti il 31 dicembre 1881, in ragione di L. 4.05 per Azione.

Banca di Torino. — Dal 3 febbraio p. v., si pagherà il dividendo per l'esercizio 1881, in L. 27.50 per azione, nonchè l'interesse del 2.° semestre 1881 in L. 6,25 per azione; in Torino, presso la Banca; in Milano, presso i sigg. Vogel e Comp.; in Ginevra, presso A. Chenevière C.

Avvisi d'Asta

Il 30 corr., presso la Deputazione provinciale di Lecce, si terrà un'asta per la costruzione del 4° tronco della strada Ceglie-Martina, per il presunto importo di L. 52,000. Lavori da eseguire entro due anni dalla consegna. Deposito interinale L. 1000; cauzione definitiva L. 6000, ambedue in denaro o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Montesantangelo (prov. di Foggia), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del nuovo Cimitero della città e della strada di accesso, per il presunto importo di L. 99,000. Deposito interinale L. 2800, cauzione definitiva L. 5000, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Il 31 detto mese, presso la Prefettura di Napoli, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della riparazione e manutenzione delle opere d'arte del porto di Baia, per il presunto importo di L. 55,000. Lavori da eseguire entro 5 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 3000, cauzione definitiva L. 5000, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Il 3 febbraio p. v., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Padova, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale manutenzione (dalla consegna al 31 dicembre 1887) delle berme, che presidiano le sponde e regolano gli alvei dei corsi d'acqua nel 1° circondario idraulico di Padova, per la presunta annua somma di L. 67,398.35. Deposito interinale L. 3000, cauzione definitiva L. 6000, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Roma, si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione parziale della Piazza d'armi al Castro Pretorio in Roma, per il presunto importo di L. 24,000. Lavori da eseguire entro 60 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 2400 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Mantova, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori d'ingrosso e d'imbancamento con diaframma lungo il tratto d'argine sinistro di Po, dalla Corte Barna alla Chiavica dell'Organo, in Comune di Bagnolo San Vito, per il presunto importo di L. 97,100. Lavori da eseguire entro 70 giorni dalla consegna. Deposito interinale L. 9000, cauzione definitiva L. 22,000, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Il 4 detto mese, presso il suddetto Ministero, e presso la Prefettura di Cosenza, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale dalle Saline di Lungro o Belvedere marittimo, compreso tra il fiume Grande ed il 2° Vallone del Vetturino presso S. Sosti, della lunghezza di m. 8,245, in diminuzione dell'importo di L. 103,215.31, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro due anni dalla consegna. Deposito interinale L. 7000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Catanzaro, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione (dal 1° aprile 1882 al 31 marzo 1891) del tronco della strada nazionale, compreso fra il ponte Angitola e la marina di Soverato, della lunghezza di m. 61,676, per la presunta annua somma di L. 26,820. Deposito interinale L. 3000, cauzione definitiva eguale alla metà dell'annuo canone deliberato, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Mottola (provincia di Lecce), si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto dei lavori e provviste in sola muratura occorrenti alla costruzione del Palazzo di città, per il presunto importo di L. 58,800. Lavori da eseguire entro due anni dalla consegna,

Deposito interinale L. 500, cauzione definitiva L. 5,000 in rendita D. P., o con ipoteca su fondi di doppio valore.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Milano, si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione del tronco di argine a sinistra del fiume Po, dalla Regona alla chiavica Ronchi, della lunghezza di m. 3,436.95, per il presunto importo di L. 74,840. Deposito interinale L. 3000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Il 9 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Genova, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di prolungamento del molo delle Casse nel porto di Savona, e manutenzione dei moli e delle scogliere del porto stesso durante il sessennio fissato pel compimento dell'opera, per la presunta somma di L. 1,200,000. Lavori da eseguire entro sei anni dalla consegna. Deposito interinale L. 60,000, cauzione definitiva L. 120,000, ambedue in numerario o rendita D. P.

Appalti deliberati.

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto la fornitura delle travature e mensole metalliche per la fabbrica del signor Turner a Sarno.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

Elenco delle oblazioni a favore della Cassa Soccorso delle Strade Ferrate dell'Alta Italia per l'esenzione dallo scambio dei biglietti di visita pel Capo d'anno 1882.

(Cont. — 4° Elenco).

Chiusano G., Vergnasco, cent. 50; Gamaleri V., Val Madonna, L. 1; Schinetti L., id., cent. 30; Davico G., id., id. 50; Schina cav. dott. C., Torino, L. 5; Bergoèn cav. dott. A., id., 5; Fuà cav. dott. B., Verona, 3.50; Rebuffo V., Udine, 5; Zuppani F., id , 2; Scoffo G., id., 2; Casasco F., id., 2; Berizzi P., id. 2; Rubio I., Mantova, 2; Bacchetti G., Udine, 1; Colombi E., id., 1; Purasanta G., id., 1; Pesamosca G., id., 1; Testa A., id., 1; Bisana G., id., 1; Heimann G., id., 3; Crespi T., id., 1.50; Faccioli P., id., 1.50; Merlo S., id., 1; Gaio G. M., id., 3; Galli S., Rovigo, 1.50; Levi E., Udine, 1; Alessandrini A., id., 4.50; Cava A., id., 2.25; Orettici G., id., 1.35; Villa P., id., 1.45; Albonetti F., id., cent. 90; Sportelli G., id., id. 85; Morandini E., id., id. 50; Contessi G., id., id. 90; Mazzuferi S., id., id. 75; Mos M., id., id. 75; Passero A., id., id. 75; Angeli V., id., id. 60; Neri A., Verona, L. 2; Salice A., id., 1; Vigo P., Dossobuono, 1; Faccioli A., Modena, 5; Baldini P., id., 1; Borchetta G., Mantova, 2.50; Poli C., Treviglio, 2; Suardi A., id., 1.50; Boschetti E., id., 1.50; Cami A., Crema, 1; Rangoli G. B., Brescia, 2; Rosmini F., id., 2; Bottari F., Verona, 2.50; Dotti G., id., 1; Monti F., id., 1; Viola A., id , 2; Quartero A., id., 1; Sartorelli L., id., cent. 50; Biello M., id., L. 1; Artini dott. L., Rovigo, 2; Dal Bello V., id., cent. 50; Gulli dott. T., Bologna, L. 1.50; Pasquali A., Rovigo, 1.50; Pastori L., Venezia, 2.50; Gambetta A., id., 1; Porto N., Vicenza, 1.50; Castria P., Padova, 1.50; Bacchetti D., id., 1.50; Tedeschi C., Venezia, 1; Siron dott. L., Treviso, 2; Maffoni F., id., 2; Levi P., id., 2; Damiani B., id., 1; Carnielutti G., Udine, 3; Neri G., id., 1; Bongiorni T., id., 1; Pelandrini E , id., 1; Zannini A., id., 1; Zagatta L., id., 1; Ciconi F., id., cent. 50; Menis A., id., id. 50; Sandri L., Verona, L. 2.50; Verga L., id., 1; Franco G., id., 1; Pagani L., id., 1; Martelli G., id., 1; Avesani A., id., 1; Astolfoni A., id., 1; Soster G., id., 1; Gianogli G., id., 1; Veronese S., id., cent. 50; Astolfoni G., id., id. 50; Salvi G. B., id., L. 3; Alessi B., id., 2; Beccari F., id., 1.50; Peretti A., id., 1; Avolido C., id., 1; Sciotti M., id., 1; Berna C., id., 1; Montanari V., id., cent. 50; Questi A., id., id. 50; De Togni dott. G., L. 1; Battarini A., id., 1; Clementi A., id., 2; Prevost G., id., 1; Cervelli A., id., 1; Calcagno G., id., 1; Oliva A., Fossano, 3; Daniele F., id., cent. 50; Pozzi dott. E., Milano, L. 3; Ghelfi cav. dott. D., Piacenza, 2; Valvassori dott. C., Milano, 3; Romagnolo cav. dott. G., Alessandria, 2; Casoletti cav. dott. L., id., 2; Biagi dott. A., Bologna, 5; Galli prof. cav. L., Lucca, 5; Mosconi dott. L., Verona, 5.

Totale . . .	L.	187.15
» 3° elenco	»	604.65
Totale . . .	L.	791.80

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO PER FORNITURA DI PETROLIO

L'Amministrazione delle Ferrovie Romane volendo procedere all'accollo della fornitura di Chilogrammi 100,000 *Petrolio raffinato d'America*, da consegnarsi:

Per Chilogrammi 17,000 nel proprio Magazzino di *Napoli*
» 41,000 » » di *Livorno*
» 22,000 » » di *Ancona*
» 20,000 a *Civitavecchia*, reso quest'ultimo nei Magazzini generali o Magazzini di deposito, schiavo del dazio doganale d'entrata, apre un concorso a schede segrete fra coloro che credessero attendervi.

Il Capitolato d'oneri è visibile presso la Direzione Generale in Firenze, Piazza Vecchia di S. Maria Novella N. 7 e nelle Stazioni di *Firenze Centrale, Ancona, Roma, Civitavecchia, Napoli* e *Livorno.*

Le offerte. potranno esser fatte, tanto per la quantità totale di Chilogrammi 100,000 di Petrolio, quanto per quella necessaria ad uno o più dei Magazzini suindicati, e dovranno pervenire in busta sigillata, con lettera di accompagnamento, alla Direzione Generale in Firenze, non più tardi delle ore 12 meridiane del dì 31 Gennaio corrente: le medesime dovranno essere accompagnate dalla dichiarazione del Cassiere dell'Amministrazione constatante l'effettuato deposito. Sulla busta contenente l'offerta dovrà esservi l'indicazione:

Offerta per fornitura di Petrolio.

Le suddette offerte saranno aperte dal Comitato di Sorveglianza per prescegliere quella o quelle che gli sembreranno migliori, riservata per altro a sè stesso la facoltà di non accettarne veruna, qualora non le giudichi di sua convenienza. Non sarà tenuto conto delle offerte includenti condizioni diverse da quelle prescritte nel relativo Capitolato.

Il prezzo del Petrolio dovrà essere scritto in tutte lettere e in cifre nella offerta, e questa dovrà pure indicare le Stazioni di consegna a forma dell'articolo 3.° del Capitolato.

Firenze, 17 Gennaio 1882.

LA DIREZIONE GENERALE.

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Romane volendo addivenire all'aggiudicazione dell'accollo pei lavori occorrenti al rialzamento della linea Roma-Civitavecchia fra i chilometri 19 e 23, apre una gara a schede segrete per coloro che volessero concorrere all'accollo stesso.

Il Capitolato d'oneri, registrato a Firenze il 17 andante al N. 230 ed al quale sono unite sei tavole di disegni, sarà visibile nell'Ufficio dell'Ing. Ispettore Capo della 3.ª Sezione del Mantenimento, posto al piano superiore della Stazione di Roma.

Per essere ammesso al concorso ogni concorrente dovrà depositare nella Cassa dell'Amministrazione in Firenze, o presso il Sotto Cassiere di Roma la somma di Lire 5000 in danaro od in Cartelle del Debito Pubblico valutate al corso del giorno.

Le offerte, in busta suggellata, dovranno pervenire alla Direzione Generale delle Ferrovie Romane in Firenze non più tardi delle ore 12 meridiane del 1.° Febbraio p. v.

Sulla busta, oltre alla firma del concorrente, dovrà esservi l'indicazione:

Offerta pei lavori relativi al rialzamento della linea Roma-Civitavecchia fra i chilometri 19 e 23.

L'Amministrazione non s'intende vincolata a scegliere fra i concorrenti il minore offerente, e può anche rifiutare tutte le offerte qualora non le giudichi di sua convenienza.

L'aggiudicazione definitiva dell'accollo s'intende però subordinata alla sanzione del Governo.

Firenze, 18 Gennaio 1882.

LA DIREZIONE GENERALE.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO
Vendita di Materiali fuori d'uso

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA, PISTOIA e SAMPIERDARENA:

ACCIAIO vecchio in guide e ritagli di guide . . . . Chilogr. **56,200** circa

FERRO vecchio in pezzi grossi e piccoli e in guide e ritagli di guide . » **3,912,000** »

GHISA vecchia da rifondere in oggetti diversi rotti . . . . » **852,600** »

Lamiera di ferro inservibile, tornitura e limatura d'acciaio, rottami d'acciaio e ferro in lingue o punte e cuori per crociamenti. — Quantità diverse.

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano**, in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **14 febbraio 1882.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 16 successivo alle ore 2 pom.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell'aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano le 500 tonnellate, sarà accordato per l'esportazione un giorno di più per ogni altre 50 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di GENOVA, BRESCIA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 26 gennaio 1882.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

TORINO — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, Via Finanze, 13.

Rossi Cesare Gerente

ANNO XV. Mercoledì 1° Febbraio 1882. N. 5.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO.

LA SUCCURSALE DEI GIOVI

In attesa dei documenti ufficiali sulle risultanze tecniche dell'esame fatto dalla Commissione nominata dal Ministro dei lavori pubblici, e delle deliberazioni finali di questo in seguito al voto del Consiglio superiore, riferiamo dai giornali le conclusioni su ciascuno dei due tracciati in questione:

Per Valle Stura ed Orba.

RELAZIONE *della Commissione incaricata dell'esame dei progetti studiati per la Succursale alla ferrovia dei Giovi per le valli della Stura e dell'Orba.*

Conclusione.

Che i dati tecnici del progetto di massima elaborato dall'ing. Luigi Bosco per la linea di Valle Stura ed Orba sono attendibili, e sembrano corrispondere al vero, sia nel senso planimetrico, che altimetrico;

Che dei due distinti studii allestiti dal medesimo per la salita dall'Appennino al 18 o al 15 per 1000, sia da preferirsi quest'ultima, di più facile e meno costoso esercizio; ma che nel medesimo tempo farà d'uopo introdurre alcune importanti modificazioni e miglioramenti per variare il punto di innesto fra le Stazioni di Sampierdarena e Rivarolo, per introdurre nella salita due pianori, di metri 300 ciascuno; e si possa quindi ammettere la pendenza massima al 16 per 1000 nei soli tratti allo scoperto e nelle brevi gallerie da metri 300 a 1000, e ridurre al 14 quella delle gallerie più lunghe di un chilometro;

Che con tali dati, ritenuto che la pendenza massima del 16 sarà limitata a circa 10 chilometri, la lunghezza della linea intera da costruire risulterà di metri 69,007, il costo per un solo binario di L. 25,500,000, e colla perforazione meccanica, di L. 26 milioni; e la durata dei lavori si può valutare da anni 4 1/2 a 5 coll'escavazione della galleria più lunga dell'Appennino coi mezzi ordinarii; e di due *anni e mezzo* a tre colla perforazione meccanica alla imboccatura della medesima; e qualora si volesse costrurre la detta linea a due binarii, la relativa spesa ascenderebbe a circa 38,500,000 lire;

Che la distanza complessiva da Genova ad Alessandria per Ovada, secondo il progetto modificato, risulterebbe di metri 75,490.

Genova, 8 dicembre 1881.

La Commissione
G. IMPERATORI — G. BORGNINI — G. BUSSI.

Per Valle Scrivia.

RELAZIONE *della Commissione incaricata dell'esame dei progetti studiati per la Succursale alla ferrovia dei Giovi in Valle Scrivia.*

Conclusione.

Riepilogando quanto venne finora esposto, la Commissione è d'avviso:

Che delle sei diverse soluzioni studiate in modo regolare e diligente dalla Direzione per la Succursale dei Giovi, tendente da Genova in Valle Scrivia (rappresentata nell'annesso quadro n. 12), due furono da essa successivamente eliminate; e tre soltanto furono concretate in altrettanti progetti presso al termine, che saranno sottoposti all'esame superiore, e per la rimanente soluzione fu compilata la stima per valutarne il costo;

Che dei quattro definitivi tracciati col distacco dalla linea attuale a 406 metri prima di Rivarolo, tendenti il primo alla Stazione di Busalla, e gli altri tre a Borgo Fornari, sia da preferirsi quello che, per la destra della Secca e per le valli del Vernecco, Fava e Orsezza, entra nel vallone Ricca, ove è stabilito l'imbocco sud della galleria attraverso l'Ap-

pennino, per far capo a Borgo Fornari, che risulta colla pendenza massima del 15 per mille e della lunghezza di metri 23,086 da costrurre a due binarii, del costo presunto di L. 26,500,000, e cagiona un aumento di percorso di soli metri 4,196 in confronta della linea attuale, e riesce perciò più breve e meno costoso, con minor allungamento di percorso rispetto agli altri, e richiederà soltanto due anni per la costruzione dei lavori, e si troverà in condizioni quasi uguali agli altri riguardo all'esercizio;

Che il tracciato proposto dall'ing. Morino al Comitato promotore di Genova, col distacco dall'estremo scambio della Stazione di Bolzaneto, tendente a Borgo Fornari per la destra della Secca e pel Ricca, risulta, allo stato attuale degli studii sommarii ed incompleti, colla pendenza massima del 16 per 1000 per quasi 10 chilom., della sola lunghezza di metri 20,717, da costrurre a doppio binario in due anni, del costo di circa 22,700,000 lire soltanto; ma ne deriva un allungamento di percorso di metri 5,183 fra gli stessi estremi rispetto alla linea attuale, e di metri 987 in confronto colla linea preindicata; e potrebbe meritare la preferenza su quest'ultima per il risparmio della spesa di lire 3,800,000; ma, avuto riguardo al detto maggior aumento di percorso di circa un chilometro, non si può ammettere un giudizio definitivo, fino a che non sia allestito il relativo progetto particolareggiato;

Che la distanza complessiva da Genova ad Alessandria per la nuova linea prescelta, con distacco da Rivarolo, risulterebbe di metri 79,307.63, e per quella con distacco da Bolzaneto m. 80,294.83.

Genova, 8 dicembre 1881.

La Commissione
G. Imperatori — G. Borgnini — G. Bussi.

Riportiamo pure la conclusione della Relazione, presentata alla Giunta municipale di Milano dalla Commissione incaricata degli studii per la Succursale alla ferrovia dei Giovi:

Riassumendo il nostro breve discorso, ci pare aver dimostrato che la Succursale per la valle della Scrivia è preferibile a tutte le proposte linee rivali, e segnatamente a quella dell'Orba e Stura, tanto sotto all'aspetto della facilità e durata della sua costruzione che da quello dell'economia; ed è poi la sola che possa soddisfare a tutti i postulati del grave quesito che stiamo trattando, vale a dire agli scambii di Genova coll'intera valle del Po, e, ciò che più monta, ai transiti con tutti i paesi, che Genova può ragionevolmente sperare di servire colla sua florida marina.

Ogni altra soluzione verrebbe a sacrificare una parte di questi interessi, e la maggiore certo se si scegliesse un passo ad occidente della Scrivia; sarebbe pertanto ingiusta ed in nessun modo giustificabile e nemmeno scusabile, per cui non mancherebbe di far sorgere i più fondati e forti reclami. Non può pertanto esitare la sottoscritta Commissione a raccomandare all'onorevole Giunta di propugnare, colla sua valida ed autorevole opera, l'attuazione dell'importante linea della Succursale diretta.

Con questa raccomandazione poi non si fa altro che insistere, affinchè sia eseguito quanto la legge del 1879 prescrive nel modo più chiaro e preciso, allorquando parla d'una Succursale ai Giovi, e non già di una linea fra Genova e la Valle del Po, per la quale stabiliva una cifra d'importo, che non lascia dubbio trattisi della Succursale diretta, e non di un nuovo valico dell'Appennino, che certamente deve costare una somma maggiore.

L'alterare una disposizione di legge a tutto danno delle maggiori masse degli interessati alla medesima, sarebbe cosa contraria ad ogni giustizia, che non possiamo in nessun modo ammettere si possa fare in questa gravissima circostanza e davanti alle conseguenze incalcolabili, che dalla detta alterazione indubbiamente deriverebbero.

Relativamente poi all'ultima parte del lavoro a cui la vostra Commissione si è dedicata, quella cioè che riguarda la necessità di uno studio accurato per ricercare il tracciato più adatto a soddisfare il bisogno vivissimo di una linea più rapida e facile da Milano per Genova, studio pel quale la città e Provincia di Milano potranno trovare valido aiuto nella vicina Provincia di Pavia, ci rimettiamo alla discussione avvenuta in seno alla medesima Commissione il giorno di domenica, 11 corrente.

Leggiamo poi nella *Riforma* del 28 gennaio:

Gli studii della linea dal Bisagno alla Scrivia sono ormai compiuti, e hanno confermato appieno le nostre previsioni.

La linea, come i lettori ricorderanno, da Genova pel Bisagno scenderebbe nell'alta Scrivia a Casella, donde manderebbe, da una parte una diramazione a Busalla, e dall'altra proseguirebbe a Rocchetta-Ligure, Garbagna, Viguzzolo, Castelnuovo Scrivia, passando il Po sopra a Cornale per dirigersi a Mortara od a Vigevano e Gallarate.

Il tronco da Genova a Casella sarebbe di 18 chilometri, con 12 milioni di spesa; e la diramazione a Busalla, lunga 6 chilometri, costerebbe tre milioni e mezzo. In totale, quindici milioni e mezzo di spesa e 24 chilometri di percorso.

Da Genova al raccordo colla via Emilia, il percorso sarebbe di 66 chilometri, e la spesa di diciannove milioni e mezzo, oltre ai dodici del tronco Genova-Casella L'abbreviazione fra Genova e Milano con questo raccordo sarebbe maggiore dei dieci chilometri, da noi prima d'ora annunziati.

Proseguendosi a Mortara, la linea percorrerebbe fra tutto cento e tre chilometri, con una spesa ulteriore di dieci milioni e mezzo, compreso il ponte sul Po.

Andandosi invece a Vigevano ed a Gallarate col ponte già esistente pel Ticino, il percorso sarebbe (sempre a partire da Genova) di 147 chilometri, e la spesa ulteriore (dopo il raccordo colla ferrovia Emilia) di diciannove milioni.

Riassumendo: la Succursale dei Giovi fino a Busalla si compirebbe con uno sviluppo all'incirca pari dell'attuale, e con una spesa inferiore di dieci milioni a quella prevista per la Polcevera.

L'abbreviazione da Genova al Gottardo sarebbe di più di dieci chilometri per la via di Voghera-Pavia-Milano-Monte Ceneri; e per la via del Lago Maggiore, sarebbe di tredici andando a Mortara, di venti andando a Gallarate ed a Laveno.

La distanza attuale da Genova a Giubiasco, che è per la via di Milano di 257 chilometri, sarebbe ridotta a 246; e quella per il Lago Maggiore, che è di 247 chilometri, sarebbe ridotta a 234, se si passa per Mortara, od a 227, se si passa per Gallarate.

Gli studii compilati dagli ingegneri Angiolini ed Alvigini saranno tosto esibiti al Ministero dal Comitato di Garbagna.

I recentissimi voti della Commissione municipale di Milano e del Consiglio comunale di Pavia, non che l'ultima publicazione del Comitato permanente di Genova, convengono tutti quanti nella maggiore convenienza di questa linea a levante dell'attuale.

FERROVIE VENETE COMPLEMENTARI

Il Consiglio provinciale di Venezia, nella seduta del 24 gennaio p. p. (a cui assistevano 25 consiglieri) prese di nuovo a discutere l'importante argomento delle ferrovie complementari venete. Ecco un sunto della discussione relativa:

Il cons. *Pellegrini*, relatore della maggioranza della Deputazione, ricorda i precedenti; rileva che, dopo le risposte del Ministro, il quale ha dichiarato di non poter acconsentire alla sospensione dei lavori per il tronco Mestre-San Donà, pur essendo disposto a studiare e, al caso, proporre in seguito anche il desiderato ponte di Mazzorbo, è cessato il motivo per il quale il Consiglio nel 18 giugno deliberò di sospendere il pagamento delle somme chieste dal Governo, nei riguardi del detto tronco; osserva che, sia per la prosecuzione della Mestre-San Donà-Portogruaro fino a Gemona, sia per le linee Mestre-Piove-Udine con diramazione a Brondolo, e Mestre-Noale-Castelfranco o Noale-Camposampiero, reggono ancora le ragioni per le quali nel 18 giugno il Consiglio le deliberava; fa notare la necessità di prendere risoluzioni definitive in proposito, specialmente nell'interesse della città e porto di Venezia, in nome del quale le Rappresentanze cittadine ebbero più volte a pronunciarsi per quelle linee ed a votare anche somme cospicue; e conchiude presentando, a nome della maggioranza della Deputazione, le seguenti proposte:

« Il Consiglio provinciale, revocando le deliberazioni riguardanti le ferrovie prese nella seduta del 18 giugno 1871, in quanto siano contrarie alla presente, delibera:

« I. La Deputazione provinciale provvederà sollecitamente al pagamento delle somme richieste dal Ministero del tesoro, in ordine alla consigliare deliberazione 9 settembre 1879; e rimane autorizzata a concludere quella operazione economica che reputi più opportuna a procurarsi le somme che il Governo potesse esigere per le linee Mestre-San Donà-Portogruaro ed Adria-Chioggia, giusta la deliberazione succitata, purchè il tasso degli interessi non superi l'annuo 5 per 0[0, ritenute a carico della Provincia le spese e le tasse; e provvedendo all'ammortamento, almeno in 35 annualità, anche delle somme che per questo oggetto la Deputazione si è procurata a debito di più breve scadenza.

« II. Una Commissione di nove consiglieri provinciali, che il Consiglio va ad eleggere, rimane incaricata;

« *a*) di convenire con la Provincia di Udine, salva l'approvazione del Consiglio provinciale, sul concorso di essa nel contributo incombente alle due Provincie interessate per la costruzione della ferrovia Portogruaro-Casarsa-Spilimbergo-Gemona verso il Governo, aumentato di un decimo della quota legale, a termini e per gli effetti dell'articolo 4 della legge 29 luglio 1879;

« *b*) di chiedere al Governo la costruzione di detta ferrovia, sia con l'augurato concorso della Provincia di Udine, sia, in difetto di accordo, al solo nome della Provincia di Venezia, assumendo a carico di questa i due terzi del contributo suindicato; e di provvedere nel modo migliore per il concorso coattivo, non minore del terzo, e per quello volontario dei Comuni interessati; nonchè per ottenere, se del caso, la decisione amministrativa di cui l'art. 8 della legge 29 luglio 1879 a carico della Provincia di Udine.

« La Commissione stessa viene incaricata di chiedere al Governo, a termini degli art. 10 e 11 della legge 29 luglio 1879 la costruzione delle seguenti ferrovie:

« *a*) in diramazione della linea Mestre-Padova, la ferrovia per Mira-Dolo-Piove-Cavarzere-Adria, nonchè la trasversale da Villa del Bosco a Brondolo.

« *b*) in diramazione della ferrovia di Mestre, la linea Noale-Castelfranco, ovvero Noale-Camposampiero.

« IV. La domanda di costruzione delle ferrovie, di cui il precedente n. III, alle lettere *a*) e *b*), è sottoposta alla condizione espressa, che entro sei mesi da che la presente deliberazione sarà resa esecutoria, le altre Provincie e Comuni interessati, sia di questa, sia di altre Provincie, isolatamente o riuniti in Consorzio, assumano complessivamente almeno il terzo del concorso nella spesa imposta agli enti interessati; così che sulla Provincia di Venezia ricada, al massimo, il carico delle altre due terze parti.

« V. La Commissione rimane incaricata di porsi d'accordo coi Corpi morali interessati nelle linee di cui il precedente n. III, per tutte le pratiche necessarie all'accoglimento delle domande da parte del Governo, e per il regolare impegno a contribuire con questa Provincia nel concorso di spesa nelle proporzioni ed alle condizioni specificate nell'art. 11 della legge 29 luglio 1879, per quanto riguarda il Governo; e sotto la condizione del precedente num. IV, per quanto riguarda questa Provincia.

« VI. La Commissione è incaricata di fare gli studii e le pratiche opportune, anche con gli enti interessati, sulla eventuale maggiore convenienza di chiedere invece al Governo la concessione delle linee di cui le lettere *a*) e *b*) del precedente n. III, a termini dell'art. 18 della legge 29 luglio 1879, e dell'art. 5 della legge 5 giugno 1881. La Commissione dovrà riferire al Consiglio su tali studii e pratiche, e sulle regolari offerte, che essa si fosse procurate, di assumere la costruzione e l'esercizio delle ferrovie stesse in luogo e vece dei Corpi morali interessati, quando ne avessero ottenuto la concessione dal Governo. Tale relazione sarà presentata al Consiglio entro tre mesi, ed in ogni caso, prima che venga prodotta al Governo la domanda contemplata dal n. III ».

Il cons. *Diena* trova le proposte della Deputazione rovinose per Venezia, e sostiene che il Ministro non ha rifiutato punto di accettare le domande della Provincia, e che anzi ha promesso di studiarle; dunque non v'è motivo di abbandonare il ponte di Mazzorbo.

Questo ponte era il solo vantaggio accordato a Venezia col voto del 18 giugno; in tutto il resto quel voto contemplava linee dannose a Venezia.

Afferma che, accordando queste linee per avere i voti a favore del ponte, nan si fece un mercato, ma una onesta transazione; e che adesso, secondo le proposte della Deputazione, Venezia abdicherebbe a tutti i vantaggi, e le resterebbero tutti i danni del voto del 18 giugno. Parla delle condizioni della Provincia, le quali, secondo lui, non

sono armoniche, mentre, invece di tendere al capoluogo, una parte dei distretti tende ad Udine, un'altra a Treviso, un'altra a Padova, un'altra a Rovigo. Si sforza a dimostrare che le linee ora proposte e votate già nel 18 giugno giovano soltanto ai distretti e non a Venezia, anzi sono per questa rovinose. Invita il Consiglio a ben ponderare il voto che sta per dare e che può avere gravissime conseguenze.

Il cons. *Boldù* ritiene che, avendo il Ministro dichiarato che, per attuare le domande della Provincia, occorre una legge, il decoro del Consiglio esige che si domandi questa legge con una petizione al Parlamento; e presenta in questo senso una formale proposta.

Il cons. *Fornoni*, ultimo avanzo, come disse lui, ultima espressione di una Commissione ferroviaria composta, ricomposta, decomposta e sconquassata, non sa comprendere come, mentre si dovrebbe desiderare di aver avuta una risposta favorevole, si facciano sforzi per sostenere esservi una risposta contraria, che non c'è. Il Ministero, secondo lui, non ha ancora risposto alla Deputazione, ed il Consiglio, coerente alla deliberazione del 18 giugno, non deve darsi per vinto.

Il cons. *Pellegrini* replica. Si meraviglia che Diena qualifichi dannose a Venezia le linee ora proposte, se nella sua Relazione dell'anno scorso, le magnificò egli stesso come di grande interesse principalmente per Venezia. Protesta che la maggioranza della Deputazione e il suo relatore vogliono quanto, e più di ogni altro, il bene di questa illustre città, e colle fatte proposte intendono appunto di soddisfare in ispecial modo ai più importanti interessi di Venezia, da tutti e sempre riconosciuti.

A Fornoni risponde che bisogna negare l'evidenza per sostenere che il Ministro non abbia ancora data una risposta concreta. A Boldù, finalmente, osserva che il decoro del Consiglio, tutt'altro che esigere una nuova sospensione, vuole che si prenda una decisione in coerenza ai voti precedenti; aggiunge che il proporre una petizione al Parlamento equivale a mandar tutto alle Calende greche, e che tale proposta la può fare e votare soltanto chi non voglia le ferrovie. Insiste perchè il Consiglio accolga le proposte della Deputazione.

Dopo brevi repliche di Diena e Pellegrini, e chiusa la discussione generale, il *Presidente* osserva che la proposta *Boldù* ha un carattere sospensivo, e quindi deve avere la precedenza.

Il cons. *Brusomini*, per non complicare la discussione, prega il cons. Boldù a ritirare la sua proposta, e Boldù acconsente.

Dopo ciò, si rileggono le proposte della Deputazione, le quali vengono votate ed approvate dal Consiglio, dopo qualche altra osservazione del cons. Brusomini.

Però, al momento della votazione, si allontanano dalla sala i cons. Boldù, Giovanelli, Papadopoli, Sola, Fornoni e Diena.

Tra i rimasti, votano *contro* i consiglieri Bembo, Gidoni e Brusomini.

Il Consiglio passa poi ad eleggere la Commissione, la quale riesce composta dei seguenti consiglieri:

Chiereghin, De Marchi, Fiori, Giustinian, Minich, Mocenigo, Pellegrini, Saccardo e Sicher.

FERROVIA ECONOMICA

Albano-Porto d'Anzio-Nettuno

La *Gazz. Uff.* del 23 gennaio p. p. ha pubblicato il R. Decreto, in data del 27 novembre 1881, con cui fu approvata la Convenzione stipulata il 16 mese stesso fra i Ministri dei lavori pubblici e delle finanze, *interim* del tesoro, per l'Amministrazione dello Stato, ed il cav. Desiderio Baccelli, per la concessione al medesimo di una strada ferrata economica a sezione ordinaria da Albano per Porto d'Anzio a Nettuno.

Eccone il testo:

CONVENZIONE *per la concessione della costruzione e dell'esercizio di una strada ferrata economica da Albano per Porto d'Anzio a Nettuno.*

Quest'oggi, 16 del mese di novembre dell'anno 1881,

Fra le LL. EE. il comm. Alfredo Baccarini, Ministro dei lavori pubblici, ed il comm. Agostino Magliani, *interim* del tesoro, per conto dell'Amministrazione dello Stato, ed il sig. cav. Desiderio Baccelli,

Si conviene e si stipula quanto segue:

Art. 1. Il Governo accorda al cav. Desiderio Baccelli la concessiene per la costruzione e l'esercizio di una strada ferrata economica da Albano per Porto d'Anzio a Nettuno, la quale linea il concessionario si obbliga di costruire e di esercitare a tutte sue spese, rischio e pericolo.

La concessione è fatta in base all'art. 12 della legge 29 luglio 1879, num. 5002 (serie 2ª), e sotto l'osservanza delle disposizioni generali della legge 20 marzo 1865, allegato *F*, sui lavori pubblici e dei regolamenti dalla medesima derivanti, nonchè di quelle della presente Convenzione e del Capitolato relativo ad essa allegato.

Art. 2. Emanato il Decreto Reale di approvazione della presente Convenzione, dovrà il concessionario, entro un mese dalla data della pubblicazione del Decreto Reale suddetto nella *Gazzetta Ufficiale del Regno*, depositare una cauzione di lire duemila di rendita cinque per cento, in titoli al portatore del Consolidato italiano, imputando in detta cauzione il deposito primerdiale di cui al seguente articolo.

Art. 3. In conto del deposito definitivo previsto dall'articolo precedente, ed a titolo di cauzione provvisoria, per gli effetti dell'art. 247 della legge sui lavori pubblici, è stato dal concessionario eseguito il deposito preliminare di lire mille di rendita, in titoli al portatore del Consolidato italiano cinque per cento, come risulta dalla dichiarazione provvisoria n. 310 rilasciata oggi stesso dalla Tesoreria provinciale di Roma.

Art. 4. Se il deposito della cauzione non verrà effettuato nel termine prefisso dall'art. 2, s'intenderà di avere il concessionario rinunciato alla concessione, ed il medesimo incorrerà nella perdita del deposito preliminare, senz'alcun bisogno di costituzione in mora o di provvedimenti dell'Autorità giudiziaria.

Art. 5. Il Governo accorda per la concessione di questa linea un sussidio annuo di lire mille per chilometro e per la durata di anni trentacinque, decorrendi dall'apertura all'esercizio, regolarmente autorizzato, della linea medesima.

Art. 6. Il concessionario, per gli effetti della presente

Convenzione, elegge il suo domicilio in Roma, presso la sua persona e dimora, e più precisamente in via del Corso, palazzo Simonetti.

Art. 7. La presente Convenzione non sarà valida e definitiva se non dopo approvata per Decreto Reale.

Il Ministro dei lavori pubblici A. BACCARINI.
Il Ministro delle finanze, interim *del tesoro* A MAGLIANI.
Il concessionario DESIDERIO BACCELLI
FILIPPO SCARLATA, *testimone.*
ZUGARO ACHILLE, *testimone.*

(Segue il Capitolato, conforme ai precedenti).

LE LOCOMOTIVE PEI TRAMWAYS
DI TORINO

(Continuazione — V. N. 4).

Conclusione sui motori ad aria compressa. (Seguito). — La questione fu in questi ultimi tempi di nuovo studiata, ed a New-York si costituì un'apposita Società (*Pneumatic tramways C.s.*), che contribuì notevolmente al progresso di questo ramo dell'industria meccanica.

Fra i più interessanti tentativi fatti recentissimamente da questa Società per sostituire l'aria compressa al vapore, come forza motrice per i *tramways* nell'interno delle città, è da notarsi il *tramway* del dott. Scott-Moncrieff, stato costruito da Neilson et C. s. Hyde Park, locomotive Works Glasgow.

In questo *tramway* la macchina non è indipendente e destinata a trascinare due o tre carrozze, ma fa parte della carrozza stessa, la quale è a due piani, e può contenere solo 40 persone. Il *porta in falso* (sbalzo) della carrozza è assai considerevole, per cui essa è alquanto instabile; ha i cilindri motori collocati al centro del veicolo, ed i serbatoi dell'aria alla pressione di ben 26 atmosfere sono collocati sotto al treno della carrozza.

L'aria viene introdotta nei cilindri, senza venire previamente riscaldata. Essa poi viene sempre introdotta nei cilindri a quella pressione che è nei serbatoi, e viene sempre rigettata nell'atmosfera, dopo che, mediante un sufficiente grado di espansione, essa si è ridotta ad una pressione eguale alla pressione atmosferica.

A questo scopo, il dottor Moncrieff ha dovuto introdurre nel suo meccanismo:

1. Una disposizione per mezzo della quale, diminuendo la pressione nei serbatoi, il grado di espansione nei cilindri vada pure diminuendo (supposto costante lo sforzo a farsi).

2. Una disposizione per mezzo della quale, diminuendo lo sforzo da fare (come può convenire in via piana ed a carrozza vuota), diminuisca la capacità dei cilindri (supposta costante la pressione iniziale), oppure, il che è lo stesso, diminuire la corsa utile degli stantuffi.

L'una e l'altra di queste disposizioni sono molto semplici, molto ingegnose; però devesi ammettere:

1. Che finora non si tratta che di un semplice aspemento isolato.

2. Che non trattasi di una locomotiva di una certa potenza, capace di trascinare tre o quattro carrozze, come occorrerebbe per un servizio di *tramways* quale nel caso nostro.

3. Che queste motrici non possono a meno di essere molto voluminose, epperciò non sempre adatte a strade non troppo ampie, quali si hanno in massima nell'interno delle nostre città europee.

4. Che la pressione di 25 e più atmosfere non è scevra di serii inconvenienti nella pratica.

Quindi anche per i motori ad aria compressa, quantunque per essi si verificherebbe completamente la condizione di fumivorità, e quantunque i tentativi di pratica applicazione abbiano fatto sensibilissimi progressi in questi ultimi tempi, tuttavia si deve conchiudere che si trovano solo allo stadio di esperimento, e non hanno ancora raggiunto quel grado di pratico funzionamento da poter ritenere che fra breve possano venire sostituiti, in generale, ai motori a vapore per i *tramways* nell'interno delle città, massime se si tratta di trainare alcune carrozze. —

Da quanto venni accennando intorno ai varii altri sistemi di trazione meccanica per *tramways* mi pare che si possa conchiudere in modo sicuro, che le locomotive ordinarie a vapore, se ben costruite, se in esse si impiega del carbone di qualità adatta, e se viene condensato il vapore in quelle tratte di strada, che dalla natura e fittezza degli abitati è richiesta, esse sono ancora oggidì i motori più pratici e più adatti allo scopo.

Ma, in via generale, devesi però mettere da parte l'idea di esigere da codeste locomotive dei *tramways* la permanente soppressione del getto di vapore per gli interi percorsi, se questi sono estesi a più chilometri.

D'altra parte, all'Amministrazione nostra comunale non interessando tal cosa che entro ai limiti della cinta daziaria, è da vedersi se per i tratti di guidovia in questa compresi sia possibile ottenere lo scopo accennato.

XI. *Quantità di locomotive possedute, e loro generalità* — Se noi esaminiamo il percorso dalle Barriere di Casale e di Piacenza a Piazza Castello, che è quello fatto dai *tramways* di Gassino e Moncalieri della Società Belga, troviamo ch'esso può distinguersi in due parti.

La prima, dove, almeno per ora secondo il mio avviso, non si vedrebbe punto la necessità di condensare il vapore; essa comprende:

a) Il tratto dalla Barriera di Casale al principio della via Casale. della lunghezza di 300 metri, che, oltre ad essere una strada ampia, non è fiancheggiata che da poche abitazioni isolate.

b) Quasi l'intiera strada di Moncalieri, a partire dalla Barriera di Piacenza, la quale si trova direi quasi nelle stesse condizioni, cioè con caseggiati solo alternati e di poca elevatezza.

c) La piazza della Gran-Madre di Dio, il ponte sul Po, e la piazza Vittorio Emanuele, per una complessiva lunghezza di circa 600 metri, dove l'ambiente è così vasto, da non reclamare speciali misure per la condensazione, sempre secondo il mio parere.

La seconda parte, nella quale è richiesta od almeno consigliata dalle circostanze locali la condizione comples-

siva di fumivorità, compresa cioè la condensazione del vapore; e questa risulta costituita:

d) Dalla via di Po e piazza Castello, dello sviluppo complessivo di 900 metri, dove, ad onta della vastità di tali ambienti, tuttavia le esalazioni del fumo non solo, ma ancora la libera immissione del vapore nell'atmosfera, se fatta in una certa quantità, può recar danno e molestia, per la fittezza della popolazione e l'importanza ed elevatezza dei fabbricati.

e) Viene in seguito la parte abitata e ristretta di via Casale, per una lunghezza di circa 400 metri; ivi il binario essendo molto vicino agli edifizii, ed il camino della locomotiva passando quasi a livello delle finestre dell'abitato, il vapore ed il fumo possono invadere talvolta le stanze, con incomodo degli abitanti.

f) Ed infine da due piccoli tratti di strada in via Moncalieri, di cui uno a partire dalla piazza della Gran Madre di Dio, e l'altro nelle vicinanze del quartiere militare, pure della lunghezza complessiva di 400 metri circa; anche in questa località, in certe circostanze potrebbe dar molestia un abbondante getto di fumo e di vapore nell'atmosfera, benchè in grado assai minore che non lungo la via Casale, tenuto conto delle più frequenti soluzioni di continuità dei fabbricati e della minore loro elevatezza dal suolo.

Precisate così le località, lungo le quali si richiede, od almeno è da consigliarsi la fumivorità, non solo per quanto riguarda il combustibile abbruciato, ma ancora per quanto spetta alla soppressione del getto del vapore esausto nell'atmosfera; io passo a fare una seconda premessa, a cui accennavo in sul principio di questa mia Relazione.

Questa seconda premessa riguarda la silenziosità delle macchine.

È mia opinione che, se tale requisito dipende in buona parte dalla costruzione delle locomotive impiegate e dalle disposizioni dei loro organi, è altresì funzione dello stato della strada e della specie di armamento stradale adottato; perchè, se una locomotiva per sè stessa, quando si trova sopra un buon armamento e quando viene soppresso il getto del vapore esausto nell'atmosfera, non produce certo rumore fastidioso, ne potrà produrre invece qualora il sistema di armamento sia difettoso, o la strada si trovi in cattivo stato di manutenzione.

In via subordinata quindi, oltre che alle locomotive, devesi accordare una certa considerazione altresì alla via, e solo a tale stregua potrassi adeguatamente e completamente rispondere al secondo dei quesiti proposti.

(*Continua*). *Ing.* C. FRESCOT.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Anche in Italia, come in Inghilterra, s'incomincia ad occuparsi dell'applicazione dell'elettricità all'illuminazione delle vetture ferroviarie.

Sappiamo infatti che la sera del 27 gennaio, a cura del personale tecnico dei Telegrafi delle Strade ferrate dell'Alta Italia, si sperimentò l'illuminazione elettrica nei treni n. 88 e 89 (linea Milano-Alessandria), e che i risultati furono soddisfacentissimi sotto ogni riguardo.

Si è usata la lampada ad incandescenza del sistema Lane-Fox, del potere illuminante pari a quello di venti candele circa.

Il problema della divisione della luce elettrica a mezzo delle lampade ad incandescenza nel vuoto, è stato recentemente risolto da parecchi inventori, i quali fondandosi sullo stesso principio, cioè sull'impiego d'un conduttore non combustibile consistente in un filamento sottilissimo di carbone posto nel vuoto, idearono diversi tipi di lampade, che differiscono fra loro unicamente per la sostanza vegetale che, carbonizzata, si rende incandescente.

Nella lampada Lane-Fox si produce l'incandescenza di un filamento di gambo di gramigna, piegato a ferro di cavallo, della grossezza di circa mezzo millimetro e della lunghezza di nove centimetri.

Terremo informati i nostri lettori dei progressi degli esperimenti, che si continueranno nelle Strade ferrate dell'Alta Italia, usando come sorgente di elettricità gli accumulatori di Faure.

><

Ci consta che le proposte di promozioni ed aumenti di stipendii furono in gran parte trasmesse dai rispettivi Servizii delle Ferrovie dell'Alta Italia al Consiglio d'amministrazione, il quale entro la corrente settimana delibererà in proposito. Ci risulta pure essere intenzione del Consiglio che le dette promozioni ed aumenti abbiano la decorrenza dal 1° gennaio 1882, e la corrisponsione degli aumenti medesimi abbia luogo col pagamento degli stipendii dell'entrante febbraio.

><

Fra i Ministri dei lavori pubblici e delle finanze ed i rappresentanti della Provincia di Como è stata stipulata una Convenzione per la concessione alla Provincia stessa della costruzione e dell'esercizio di una linea ferroviaria da Como a Varese e Laveno. Questa linea (considerata fra quelle di 4ª categoria) ha la lunghezza di chilometri 50, ed il costo relativo, compreso il materiale mobile, è preventivato in lire 11,406,000.

A termini della legge 29 luglio 1879 sulle costruzioni ferroviarie, il concorso del Governo nella predetta spesa ammonta a L. 8,070,000.

La Convenzione di che trattasi è stata firmata il 26 gennaio, e colla medesima è pattuito che il concorso governativo sarà pagato in rate ineguali negli anni dal 1892 al 1897 inclusive.

><

Sappiamo che la Compagnia della Strada ferrata Parigi-Lione-Mediterraneo, anche a nome delle Ferrovie svizzere interessate al servizio italo-franco-svizzero, via Modane, in vista della prossima apertura della linea del Gottardo, ha denunziato pel 31 maggio p. v. le tariffe vigenti pel predetto servizio, all'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia. In seguito di ciò, quest'Amministrazione ha dato conforme disdetta alle Strade ferrate tedesche e svizzere interessate nel servizio diretto italo-svizzero-sudbadese, via Peri.

><

Ci risulta che l'Amministrazione delle Strade ferrate Meridionali ha chiesto al Ministero dei lavori pubblici che si proceda da apposita Commissione alla visita di ricognizione per poter addivenire all'apertura all'esercizio dei seguenti tronchi di ferrovia:

Tronco da Pietralcina a San Giuliano, della linea Benevento-Campobasso;

Tronco Termoli-Larino, della linea Termoli-Campobasso.

Sappiamo essere intendimento dell'Amministrazione predetta, qualora nulla osti in contrario, di aprire all'esercizio i menzionati tronchi di ferrovia il 10 del prossimo febbraio.

><

In relazione alla notizia data nel precedente nostro numero circa la proposta fatta dal sig. John Dunhan Massey di Londra per la concessione della costruzione e dell'esercizio della ferrovia Chivasso-Casale, possiamo oggi aggiungere che il Ministero dei lavori pubblici ha preso in considerazione quella proposta, aggiungendo che avrebbe posto all'asta pubblica la detta concessione, e sulla somma risultante dalla migliore offerta dovrebbero le Provincie interessate concorrere per due decimi.

><

Il sig. Gustavo Martinotti, concessionario della linea di tramvia Trino-Livorno Vercellese, ha rassegnato al Ministero dei lavori pubblici, col mezzo della Prefettura di Novara, la domanda per essere autorizzato ad esercitare la predetta linea mediante locomotive a vapore.

><

L'Amministrazione delle Strade ferrate Meridionali ha sottoposto alla superiore approvazione i piani generali delle Stazioni di Bonefro, Ripabottoni-Sant'Elia, Campolieto e Matrice, nonchè della fermata di Ripalimosano, da costruirsi lungo la ferrovia da Termoli a Campobasso.

Per le quattro premenzionate Stazioni venne previsto un secondo binario, un binario morto, un piano caricatore scoperto per le merci, ed il fabbricato viaggiatori in conformità del tipo di 4ª classe.

Per la fermata non è progettato che il binario di corsa ed il fabbricato al tipo delle fermate.

L'Amministrazione predetta ha presentato pure il progetto concernente il piano generale della fermata di Stroncone, lungo la linea da Terni a Rieti.

><

L'Amministrazione medesima ha presentato per l'approvazione governativa anche il progetto di un viadotto in 17 archi, di metri 8 ciascuno, per l'attraversamento della Valle di Valenza al chilometro 10 + 560 della linea Terni-Rieti, il quale viadotto è proposto in sostituzione del rilevato previsto nel progetto che già ebbe la superiore approvazione.

><

Sappiamo pure che la Società delle Meridionali è stata autorizzata dal Ministero dei lavori pubblici a provvedere affinchè ai trasporti del salgemma da Recalmuto a Porto Empedocle con destinazione all'estero sia applicata la tariffa speciale G, sempre quando i detti trasporti raggiungano la quantità annua di non meno di 600 tonnellate.

Per tal modo è a ritenersi che saranno soddisfatti i commercianti di Girgenti, i quali a mezzo di quella Camera di commercio hanno tanto insistito per ottenere la concessione di cui sopra è parola.

><

Ci scrivono da Padova che quel Consiglio provinciale, in una sua recente adunanza, prese la seguente deliberazione:

1° di concorrere col 20 0|0, a termini della legge 29 luglio 1879 n. 5002, nella spesa di costruzione e di armamento della linea ferroviaria di 3ª categoria da Legnago a Monselice, anche per la parte di concorso obbligatorio a carico della Provincia di Verona e dei Comuni interessati;

2° di offrire al Governo di concorrere con 5|10 sull'intero contributo legale dei Corpi morali, nella spesa di costruzione e di armamento della detta ferrovia, allo scopo di avere la precedenza nell'ordine di costruzione, come è disposto all'articolo 15 della legge premenzionata;

3° di autorizzare la Deputazione provinciale a procurarsi la somma necessaria a soddisfare la quota dei 2|10 e dei 5|10 aggiunti come contributo volontario, ed a pagare al Governo il relativo ammontare anche in via anticipata, concludendo all'uopo un prestito colla Cassa dei depositi e prestiti ammortizzabile in 25 anni.

><

Sono stati presentati al Ministero dei lavori pubblici i seguenti progetti di appalto per lavori relativi alle nuove linee ferroviarie autorizzate colla legge del 29 luglio 1879:

Per la linea da Caianello ad Isernia — Progetto di appalto del 1° tronco della linea, compreso fra Caianello e Sesto Campano, della lunghezza di metri 15,700, e del costo totale di L. 780,000, escluse le espropriazioni e l'armamento della via.

Per la linea Parma-Spezia — Progetto di appalto dei lavori occorrenti per l'inghiaiamento ed armamento della via e delle Stazioni del tronco della predetta linea, compreso fra Parma e Fornovo, e per l'ampliamento dell'argine ferroviario all'innesto della ferrovia di che trattasi con quella da Piacenza a Bologna.

La spesa totale dei predetti lavori è preventivata in L. 380,000, compreso l'importo delle espropriazioni da farsi a cura diretta dell'Amministrazione governativa.

><

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 23 al 28 gennaio p. p.

Furono approvati:

Un progetto per la costruzione del tronco Sondrio-Morbegno, della ferrovia Sondrio-Colico;

Un progetto per la costruzione della ferrovia Oderzo-Motta-Portogruaro-Palmanova-Udine;

Un progetto per una ferrovia economica Bologna-Medicina-Massa Lombarda;

Un progetto per l'impianto di una Stazione a Garbuscia, nel chilometro 160 della ferrovia Catania-Licata;

Un progetto per la sistemazione della trincea di Carassone, nel chilometro 8 della ferrovia Bastia-Mondovì;

Un progetto per l'ampliamento della rimessa locomotive nella Stazione di Aquila, per la ferrovia Aquila-Rieti;

Un progetto per la protrazione a monte della difesa frontale di San Martino di Viadana, sulla sinistra di Po, in provincia di Mantova;

Un progetto per la difesa frontale al froldo di Correggio Verde, sulla sinistra di Po, in Comune di Dosolo, provincia di Mantova;

Un progetto per la sistemazione dell'argine destro del Colatore Gaudiolo, dalla Chiavica del Crosone a quella del Seriolo, in Comune di Casale Landi, provincia di Milano;

Ed un progetto per la sistemazione dell'argine sinistro di Reno dall'alloggiamento di Sant'Alberto al paese di Primaro, nei Comuni di Argenta e di Ravenna.

Riceviamo dalla Francia la dolorosa notizia della morte avvenuta il 15 gennaio p. p. a Neuilly Plaisance (Seine et Oise) dell'ingegnere **Carlo Garcin.**

Egli servì per molti anni l'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia, e raggiunse il grado di Capo-Divisione, che coprì per parecchi anni nelle Officine di Verona.

Tormentato da malattia di cuore, non potè più prestare l'opera sua, e si ritirò in Francia.

Egli era amato e stimato da tutti, e sarà certo sentita con dolore dai suoi amici nell'Amministrazione suddetta la notizia della sua perdita.

Noi mandiamo alla famiglia le nostre sincere condoglianze.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia di Frascati — In seguito alla diminuzione di L. 5 per cento fatta in tempo utile sul presunto prezzo di L. 404,680, ammontare del deliberamento susseguito all'asta tenutasi il 21 dicembre u. s., per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione dell'intera ferrovia dalla Stazione di Frascati alla città, della lunghezza di m. 3,742 56, in provincia di Roma (escluse le espropriazioni stabili per l'impianto della sede stradale), si procederà alle ore 10 ant. dell'11 corr., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma, al definitivo deliberamento della surriferita impresa a chi risulterà il migliore oblatore in diminuzione della presunta somma di L. 384,446, a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto, oltre a L. 8,000 a corpo, non soggette a detto ribasso.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 12 dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 30,000, ed in L. 60,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia Zollino-Gallipoli. — Alle ore 10 ant. dello stesso giorno 11 corr., presso il sudd. Ministero e presso la Prefettura di Lecce, si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti per la costruzione del tronco della ferrovia Zollino-Gallipoli, compreso fra Galatone ed Alezio, della lunghezza di m. 10,900, in provincia di Lecce (escluse le espropriazioni stabili, l'armamento e il materiale fisso per le Stazioni), per la presunta somma di L. 340,300.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 12 dalla consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare un certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 15,000, ed in L. 30,000 quella definitiva, ambidue in numerario od in rendita D. P.

— Alle ore 10 antim. del 13 corr., presso il Ministero e la Prefettura suddetti, si addiverrà simultaneamente allo incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della stessa ferrovia Zollino-Gallipoli, compreso fra Alezio e Gallipoli, della lunghezza di m. 6,200, in provincia di Lecce (escluse le espropriazioni stabili, l'armamento e il materiale fisso per le Stazioni), per la presunta somma di L. 497,000.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 18 dalla consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare un certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 25,000 ed in L. 50,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovie complementari. — Alle ore 10 antim. del 17 corr., presso il suddetto Ministero, si addiverrà allo incanto per l'appalto delle seguenti provviste occorrenti all'armamento di varii tronchi di ferrovie complementari del Regno, divise in tre distinti lotti come segue:

I. Ruotaie di acciaio Bessemer tonn. 3917, per il presunto importo L. 1,096,863.60; II. Stecche corniere quintali 1973, piastrelle id. 1212, per il presunto importo di L. 108,290; III. Chiavarde quint. 405, ramponi idem 1028, per il presunto importo di L. 61,806.

La consegna avrà luogo entro mesi 4 dalla stipulazione del contratto, nelle Stazioni ferroviarie di Parma, Seregno, Treviso.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare un certificato come sopra.

Il deposito interinale è fissato in L. 52,425 e la cauzione definitiva in L. 104,850 pel I lotto; L. 5,500 e L. 11,000 pel II; L. 3,250 e L. 6,500 pel III.

Ferrovie dell'Alta Italia — La Direzione dell'esercizio ha pubblicato quanto segue:

Si rende noto al pubblico essersi stabilito, d'accordo colle Ferrovie austro-ungariche, che ogni qualvolta, in causa della disparità delle loro quote a tariffa differenziale, il prezzo complessivo per tonnellata di una spedizione di 5 tonn. per vagone od a vagone completo (oppure pagante per questi minimi rispettivi) riesca superiore a quello applicabile se la spedizione stessa fosse invece senza condizione di peso, nel suddetto caso quest'ultimo prezzo sarà conteggiato d'Ufficio, come più favorevole alla parte.

La disposizione di cui trattasi sarà osservata pei trasporti in Servizio cumulativo italo-austro-ungarico, in data dal 1° febbraio p. v. in avanti, che siano contemplati in tutte le tariffe di tale Servizio, colle accennate condizioni di pesi minimi per vagone o di pagamento delle tasse rispettivamente corrispondenti.

— La stessa Direzione dell'esercizio rende noto che, in seguito a decisione ministeriale, la Stazione di Villafranca, della linea Verona-Mantova, in tuttociò che concerne il servizio ferroviario, ha assunta l'unica dominazione di Villafranca di Verona.

Ferrovie Venete interprovinciali — Il 23 gennaio si tenne a Treviso l'assemblea del Consorzio ferroviario interprovinciale, a cui intervenne pure il senatore A. Rossi, come revisore del consuntivo e relatore. Uscendo dal Comitato, per compiuto triennio, il rappresentante della Provincia di Padova, venne ad unanimità rieletto il comm. Dozzi.

Senza discussione venne poi approvata la proroga degli accordi in corso per l'esercizio delle ferrovie per altri sei mesi dal 1° gennaio; e senza discussione fu pure approvato il consuntivo. L'assemblea prese atto delle dichiarazioni del

Comitato sulla compilazione dei preventivi, in ordine ai desiderii espressi dai revisori.

Ferrovia Tortona-Serravalle — Leggesi nel *Diritto:*

È stato presentato dalla Rappresentanza della città di Tortona al Ministero dei lavori pubblici il nuovo progetto per la costruzione del tronco di ferrovia Serravalle-Tortona, unitamente alle condizioni dell'Impresa assuntrice dei lavori. Il tronco Serravalle-Tortona dovrebbe fare parte della Succursale dei Giovi per Val di Scrivia, e non turba, anzi facilita il progetto ministeriale. Il tratto Tortona-Serravalle era già compreso nelle linee di quarta categoria. Ora, mercè questa combinazione, si chiede al Ministro dei lavori pubblici di potere prontamente iniziare i lavori, accordando a questa linea i vantaggi di una categoria di primo ordine.

Ferrovie nella provincia di Cuneo — Si ha da Cuneo che a quel Consiglio pravinciale, nella seduta straordinaria del 23 gennaio, la Deputazione comunicava che la pratica relativa alla ferrovia Bra-Fossano era eliminata, avendo la rappresentanza del Consorzio deliberato di rinunciare all'idea di costrurre una ferrovia e di sostituirvi invece una semplice tramvia. L'erario provinciale si troverà così esonerato dal già votato sussidio di L. 30,000.

Si deliberò quindi, dietro relazione del cons. Boarelli, di accordare, sotto condizioni (e specialmente sotto quella che la costruzione della ferrovia si incominciasse fra due e si compiesse fra quattro anni), l'occupazione di varie zone di strada provinciale per l'impianto della ferrovia economica Fossano-Mondovì-Ceva.

Dietro relazione del deputato provinciale Buttini, ed a complemento delle deliberazioni prese nella scorsa tornata per un mutuo di 1,000,000 per far fronte agli impegni ferroviarii, si autorizzò la Deputazione a provvedere a tale mutuo, con emissione diretta di 4000 Obbligazioni, di 250 lire l'una, alla pari al 5 0[0 netto, estinguibili in 50 anni; ed a provvedere per intanto alle prime scadenze con un mutuo di L. 120,000 colla Cassa di risparmio di Cuneo.

Tramway Biella-Crescentino — Scrivono da Biella che un Comitato, composto dei sindaci di Biella, Mongrando, Salussola, Cavaglià, Cigliano, Livorno e Crescentino, ha proceduto alla compilazione di un progetto di tramvia a vapore da Biella per Mongrando a Crescentino.

La lunghezza della linea sarebbe di circa 52 chilometri. Da alcuni di quei Comuni sono stati votati concorsi per un complesso di L. 180,000.

Ferrovia Gallarate-Laveno — Nella seduta del 24 gennaio del Consiglio provinciale di Milano, si lesse la relazione sul riparto pel Comitato provinciale per la costruzione della ferrovia Gallarate-Laveno.

Bianchi Giulio concorda nelle idee della Deputazione, ma non in tutto pel contributo stabilito. Fa notare come la Provincia di Como, sul cui territorio questa ferrovia ha assai maggiore percorrenza di quella della Provincia di Milano, non ha volnto stanziare nulla. Spiega a lungo la grande importanza di qnesta linea, di cui la Provincia non ha che la Stazione di partenza, quella di Gallarate; ma che al di là ha centri importantissimi, quali Varano, che possieda forse lo Stabilimento di cotonoficio il più importante che esista in Italia ed una torbiera vastissima, che darebbe lavoro ed utile grande al traffico; Besozzo, Laveno, ecc.

Domanda che la proposta della Deputazione venga modificata nel senso, che, invece del 20 0[0, la Provincia di Como stabilisca il suo concorso nella spesa della linea col 25 per cento.

Gli pare eccessiva poi la quota addossata a Gallarate, molto più che le sue condizioni finanziarie ed economiche sono misere. Vorrebbe anche che la Deputazione avesse facoltà di variare le altre quote minime dei Comuni di Casale Litta e Mornago.

Carmine (della Deputazione) insiste nelle proposte presentate al Consiglio, e combatte le osservazioni del cons. Bianchi riguardo al concorso della Provincia di Como. Conviene che i cinque decimi accollati ai Comuni di Casale Litta e Mornago siano invece posti su tutti i Comuni lungo quel tronco.

Dimostra chiaramente come il peso annuo, per 20 anni, di L. 2,700 a carico di Gallarate, sia comportabile, non solo per un centro tanto industriale come quello, ma anche per Comuni assai più piccoli e per nulla industriali. Cita il Comune di Vimercate, che, per avere un *tram,* concorse, per 20 anni, con L. 3,500. E Vimercate non è un centro industriale, è assai inferiore d'importanza e popolazione a Gallarate, la quale città ha il vantaggio d'avere anzi una Stazione su una grande linea.

Parlano ancora i cons. *Formentini* e *Annoni.* Quest'ultimo si diffonde a lungo nel sostenere il conchiuso della Deputazione provinciale.

Posto ai voti, dopo altra discussione, il conchiuso della Deputazione viene adottato capo per capo.

Tramway nella provincia di Milano — Il Consiglio provinciale di Milano, nella seduta del 24 gennaio, incaricò la Deputazione di devenire alla concessione al sig. Emilio Osculati per l'impianto di un *tramway* a cavalli da Milano ad Affori, lungo la strada provinciale Comasina.

Tramway nella provincia di Roma — Nella seduta del 6 gennaio, Il Consiglio comunale di Zagarolo accordava ai signori Begani e Tuccimei la costruzione e l'esercizio di un *tramway* a vapore su sede propria da Zagarolo a Ponteluсano, concedendo ai suddetti individui lo esclusivo diritto di proseguire la detta linea per Martecelio, Palestrina e Valmontone, ed assegnando ai medesimi un sussidio di L. 100 mila, da ripartirsi in 20 anni.

Il Prefetto ha annullato quasta deliberazione psr due motivi, e cioè:

1. Perchè, qusndo voglia intraprendersi la costruzione e l'esercizio dei *tramways* a vapore su qualunque specie di strada, devesi prima ottenere imprescindibilmente la concessione ed autorizzazione del Ministero dei lavori pubblici, e non può quindi il Consiglio di Zagarolo concedere autorizzazione alcuna all'esercizio di quel *tramaway* a vapore.

2. Perchè, con la concessione dell'esclusivo diritto di proseguire la detta linea per i Comuni di Montecelio, Palestrina e Valmontone, il predetto Consiglio comunale ha ecceduto le proprie attribuzioni, usurpando quelle dei tre Camuni suindicati, non potendo esso concedere diritti da esercitarsi sul territorio di altri Comuni.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie francesi. — In seguito alla recente crisi ministeriale ed alle dimissioni del sig. Gambetta, essendosi sostituito il nuovo Ministero presieduto dal signor Freycinet, il portafoglio dei lavori pubblici venne affidato al sig. Varroy, che già lo tenne sotto il Ministero Ferry.

Del nuovo Ministero fa parte pure l'illustre economista Leone Say, che pose per condizione della sua accettaaione del portafoglio dolle finanze, il *non riscatto delle ferrovie.*

— Tutti i giornali annunziano l'assassinio commesso, nella scorsa settimana, sulla ferrovia da Parigi a Marsiglia in uno scompartimento di seconda classe.

Dopo mezzanotte, il conduttore del treno scoprì nella vettura un negoziante di Marsiglia orribilmente massacrato.

L'assassinio venne consumato mentre il viaggiatore dormiva, nella rapida corsa del treno. Depredata la vittima, l'assassino si gettò sulla strada, mentre il convoglio camminava a grande velocità.

Sono in corso le investigazioni dell'Autorità giudiziaria.

Ferrovie austro-ungariche. — Leggiamo nel *Monit. des intér. matér.*:

La speranza che i numerosi progetti di ferrovie locali dessero un vivo impulso alla costruzione delle ferrovie,

durante il 1881, non si è realizzata che in parte. Nondimeno il miglioramento fu sensibile. Dopo avere costantemente diminuito dal 1872 in poi, l'industria ferroviaria erasi arrestata nel 1880. Infatti, nel 1872 erano stati aperti alla circolazione 2,129 chil. di nuove linee, mentre nel 1880 questa cifra non si elevava, per le due metà dell'Impero, che a 60 chil., di cui 40 erano situati in Austria.

Durante l'ultimo dei detti esercizii, si cominciò ad occuparsi delle ferrovie locali. Il Governo austriaco accordò concessioni per 157 chil. di tali linee, di cui soli 14 furono aperti alla circolazione nel 1880: il resto non fu compiuto che nel corso dell'anno seguente. Nel 1881 si concessero altri 455 chil. delle ferrovie medesime, di cui 76 furono compiuti. In totale furono aperti all'esercizio, durante il 1881, chil. 301 di ferrovie in Austria e 126 in Ungheria, cioè in complesso chil. 427. Laonde la rete delle due metà dell'Impero acquistò uno sviluppo di 11,834 chil.

Delle linee locali concesse durante il 1881 in Austria, 370 chil. trovansi attualmente in costruzione. Ed aggiungendovi le due grandi linee che si sta egualmente per costruire, cioè la linea galliziana, detta ferrovia trasversale (407 chil.), e la ferrovia destinata a traversare l'Arlberg (136 chil.), risulta che lo sviluppo delle ferrovie in costruzione raggiunge 923 chil.

Quanto all'Ungheria, lo sviluppo delle ferrovie in costruzione raggiunge i 698 chil., di cui 123 non tarderanno ad essere aperti alla circolazione. Esse sono le linee Ujesass-Rakos e Sisek-Sunja-Kastajviesa-frontiera bosniaca. Tra le altre ferrovie si trovano specialmente la linea Buda-Pesth Semlin (375 chil.), alla cui costruzione si lavora con grande energia. Questa ferrovia è destinata, com'è noto, a formare un tronco della grande linea internazionale, che dovrà collegare l'Europa centrale ed i porti del Mar Nord e del Baltico da una parte, a Costantinopoli ed a Salonicca dall'altra, aprendo così, mercè la rete turco-serba che resta ancora da costruirsi, una nuova strada commerciale verso l'Oriente.

Ferrovie russe — Si annuncia che la rete di 2,006 verste di ferrovie, progettata dal Ministero delle comunicazioni, sarà positivamente costruita entro il corrente anno.

Disastri in Inghilterra. — Si ha per telegrafo da Londra, 26:

In un accidente avvenuto sulla ferrovia di Homsey, si ebbero due morti e venti feriti.

— Ed un telegramma da Londra, 30, reca:

Avvenne una collisione sulla ferrovia alla Stazione di Oldford, sobborgo di Londra. Vi ebbero cinque morti e dodici feriti.

Ferrovie nell'India. — Il *Globe* di Londra annunzia che il Governo dell'India fece già studiare e farà porre mano fra breve alla costruzione di una nuova linea ferroviaria sulla riva settentrionale del Gange, che da Sonepor, passando per Chupra, Devria, Gorockpoor, Busti e Gonda, metterà capo a Bahraïch, nell'Onde, con queste cinque diramazioni: 1ª da Gorockpoor a Nichloul, sulla frontiera del Nèpanl; 2ª da Bustee a Bansee; 3ª da Mankapur a Nawabgunj; 4ª da Gonda a Bahraughat; e 5ª da Bahraïch a Nepaulgunj.

La lunghezza della linea principale sarà di 267 miglia, e di 154 quella delle diramazioni.

Ferrovie nel Messico — Una nuova concessione venne accordata al Messico senza sovvenzione. La nuova linea, lunga 400 miglia, parte dallo Stato di Sonora, che essa traversa, passa a Porto Isabella sul Golfo di California, traversa il Rio Colorado, poi lo Stato della Bassa California, e mette capo al Pacifico. Vi saranno diramazioni per Alta (Sonora) e San Rafael (Bassa California).

La linea dev'esser costruita in 7 anni. Le tariffe sono stabilite al 50 0[0 al di sopra di quelle del *Mexican Central and Sonora RR.* Il materiale entrerà in franchigia durante 15 anni. Il capitale, il materiale mobile e le proprietà della Compagnia saranno esenti d'imposta per 50 anni.

É probabile che la detta linea si collegherà al Nord col l'*Atchison, Topeka and Santa Fé RR.*, di cui si è già parlato altre volte.

Notizie Diverse

Il bonificamento dell'Agro Romano. — Sere sono, l'onorevole Ministro d'agricoltura e commercio riceveva una Commissione del Consiglio provinciale di Roma, composta dei signori Ramelli, presidente del Comizio agrario, marchese Ferraioli e cavaliere Tucci-Savo.

Questi signori pregarono l'onorevole Ministro di permettere che nella Commissione dell'Agro Romano fosse rappresentato il Consiglio provinciale, poichè esso è tenuto anche a concorrere nella spesa per le bonifiche.

Chiesero pure all'onorevole Ministro quali idee avesse il Governo rispetto al bonificamento ed alla coltivazione dell'Agro Romano. L'onorevole Berti rispose, dando le più ampie spiegazioni e dichiarando che il Governo intende di applicare la legge come fu votata al Parlamento, e mettere in opera tutti i mezzi, affinchè tutta la deserta campagna, causa di malaria, che circonda Roma, possa pian piano sparire.

Concessioni di derivazioni d'acqua. — Con R. Decreto del 25 dicembre scorso (*Gazz. Uff.* del 23 gennaio p. p.), è concessa agl'individui e Corpi morali indicati nell'unito elenco la facoltà di derivare le acque ed occupare i tratti di spiaggia lacuale ivi descritti. Sono 6 concessioni d'acqua *per forza motrice* (1 prov. Benevento, 1 Bologna, 1 Alessandria, 1 Pinerolo, 1 Milano, 1 Piacenza); 3 concessioni d'acqua per *irrigazione* ed *usi domestici* (1 prov. Perugia, 1 Macerata, 1 Treviso); 3 concessioni per *occupazioni di spiaggia lacuale* (prov. Como).

Ribassi ferroviarii per operaj. — Per iniziativa della Commissione esecutiva del Congresso Operaio, tenutosi in Torino l'8 gennaio scorso, allo scopo di conseguire con apposita petizione da presentarsi al Parlamento il ribasso ferroviario del 75 p. 0[0 in favore di quegli operaj, i quali, trovandosi sprovvisti di lavoro, non possiedono mezzi sufficienti per recarsi là dove lo avrebbero assicurato, le Associazioni costituenti il Comitato generale del Congresso tennero domenica scorsa un'adunanza, alle ore 2 1[2 pom., nel locale della Fratellanza Artigiana, sotto la presidenza del signor Guidazio Alessandro, membro della Commissione ordinatrice del Congresso e presidente del Consolato delle Associazioni operaie.

Data comunicazione all'adunanza delle adesioni di altre Associazioni operaie di Palermo, Milano, Livorno, Bologna e Forlì, il presidente spiegava quindi l'operato della Commissione esecutiva in adempimento del mandato conferitole dal Congresso; e dava lettura di alcune lettere del deputato Luzzatti, il quale affermava che, avendo fatto parola ai ministri Berti e Baccarini della domanda degli operaj piemontesi, li aveva trovati a tale riguardo favorevolmente disposti, e che restava unicamente a vedersi il modo migliore di tradurre in atto la domanda, mentre assicurava che a tempo opportuno non avrebbe mancato di invocare eziandio l'appoggio dei suoi colleghi della Camera.

Il signor Guidazio aggiungeva pure che, essendosi recato dal Sindaco, conte Ferraris, per richiederlo di certi dati statistici sul numero approssimativo di operaj torinesi che si muovono annualmente per causa di lavoro, il Sindaco si offriva gentilmente di scrivere egli stesso in proposito all'on. Luzzatti.

Il presidente conchiudeva come tutto concorresse a far pronosticare un favorevole accoglimento alla loro domanda; e ringraziati gli intervenuti, dichiarava sciolta l'adunanza.

Ufficii telegrafici — Il 20 gennaio p. p., nella Stazione ferroviaria di Alberese (prov. di Grosseto) è stato attivato il servizio telegrafico pei privati; ed in Carinola (prov. di Caserta) è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo, al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Telegrafi nel Belgio — Il Belgio ha ridotto la sua tariffa telegrafica per l'interno. I telegrammi fino a 15 parole pagano 50 centesimi, e poscia l'aumento di parole

viene tariffato con una proporzionale riduzione di prezzo. Ad esempio, un telegramma di 100 parole costa 1.70, e di 500 parole 5.70, e così di seguito. E di queste riforme se ne faranno in Italia?

Esposizione industriale triestina. — Scrivono alla *Persev.* da Trieste, 24:

Sono già da un pezzo cominciati i lavori di costruzione del palazzo per la Mostra industriale agricola, che avrà luogo nella primavera prossima. Il progetto scelto è quello presentato dall'architetto Berlam. L'area da occuparsi sarà di 25 mila metri quadrati, con una spesa di quasi 200 mila fiorini, senza contare altri 61 mila fiorini richiesti per l'interramento e la costruzione di 225 metri di riva e muro di cinta lungo il passeggio di Sant'Andrea, che è la località designata, la più amena e simpatica di Trieste.

Il palazzo consterà di tre edificii principali, che saranno attorniati da varii padiglioni e *chalets*, alcuni eretti a spese del Comitato esecutivo, ed altri degli stessi espositori. Due di questi edificii sorgerebbero lungo il mare; il terzo verrebbe a guardare con la facciata principale il passeggio superiore di Sant'Andrea, stando a cavaliere della pendice del colle sino alla linea dello stradone sottostante.

L'area scoperta poi sarebbe di 45 mila metri quadrati, a cui se ne potrebbero aggiungere, occorrendo, altri 18 mila, perchè perfettamente e facilmente disponibili.

La costruzione delle gallerie è tutta in legno, resa elegante e leggera per il sistema adottato nei tetti, che sono a vôlta elittica formati da costoloni, la cui spinta è trattenuta da semplici tiranti in ferro. Il primo edificio che s'incontrerà lungo la riva det mare, partendo dal Campo Marzio, avrà una facciata maestosa arieggiante un Arco trionfale, decorata da colonne e statue.

Anche qui, le nuove costruzioni saranno eseguite in modo da rispettare il più che sia possibife le piante, che formano l'ornamento più aggradevole del passeggio di Sant'Andrea.

Lo stesso autore del progetto, signor architetto Berlam, ha avuto l'incarico di sopravvegliare ai lavori dell'Impresa assuntrice, ed alla direzione degli stessi.

Canale di Panama. — Si ha da Panama, 22 gennaio:

Il primo cantiere per lo scavo della gran trincea del Canale marittimo venne inaugurato oggi solennemente, alla Stazione dell'Emperador, davanti alle Autorità dello Stato, le notabilità della città, e con grande concorso di popolazione. La prima locomotiva è giunta al cantiere inaugurato. La città di Panama celebrò l'avvenimento con una gran festa.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Le Ferrovie non diedero, nella scorsa settimana, argomento ad operazioni importanti. Le Azioni della Società delle Meridionali oscillarono tra il 462 al 450; le Obbligazioni stazionarie sul 278.50; i Buoni non trattati. E si possono considerare prezzi nominali quelli segnati per le Palermo-Trapani a 277.50 per la 1ª emissione, ed a 273.50 per la 2ª emissione. Le Pontebbane invariate sul 445; le Meridionali austriache sul 283.25; le Sarda A sul 273; le Sarde B sul 283.50. Le nuove vennero quotate a 276; le Azioni Ferrovie Romane a 143.

A Parigi, le Lombarde si tennero a stento tra il 280 al 270; le Obbligazioni tra il 264 al 266. Le Vittorio Emanuele quotate a 272 e 271. Le Azioni Ferrovie Romane stazionarie e, quasi intrattate a 156 le Obbligazioni a 256 e 252.

CONVOCAZIONI

Unione Banche Piemontese e Subalpina — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 11 corr. in Torino (Società promotrice Industriale Naz.), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione e dei censori, per l'approvazione del bilancio e fissazione del dividendo, per la istituzione di Ufficii succursali, ed autorizzazione al Consiglio d'amministrazione per le relative modalità, e per la nomina di 9 consiglieri e 2 censori.

Società anonima Fabbrica di calce e cementi di Casale Monferrato. — Gli azionisti sono convocati in assemblea ordinaria pel giorno 12 corr. in Casale, sede sociale, per la relazione sull'esercizio 1881 e fissazione del dividendo, per comunicazioni del Consiglio d'amministrazione, e per la nomina di 4 consiglieri e 2 censori.

Banca Agricola Industriale di Alessandria. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 12 corr. in Alessandria (Borsa di commercio), per il resoconto dell'esercizio 1881, per la relazione dei sindaci, per l'approvazione del bilancio e dividendo 1881, e per la nomina di 8 consiglieri d'amministrazione.

Società anonima della Fonderia del Pignone presso Firenze. — Gli azionisti sono convocati in adunanza generale pel giorno 15 corr. in Firenze (via dei Giraldi, 14), per udire la relazione del Direttore, per la presentazione del bilancio dell'esercizio 1880-81, e la relazione dei sindaci e deliberazioni sul bilancio medesimo; nonchè per la nomina di 4 consiglieri e due sindaci, con stanziamento d'onorario per questi durante la gestione 1881-82.

Società italiana di lavori pubblici. — Gli azionisti sono convocati in assemblea ordinaria pel giorno 20 corr. in Torino (Borsa), per udire le relazioni del Consiglio d'amministrazione e dei censori, per l'approvazione del bilancio 1881 e riparto utili, e per la nomina di amministratori e censori.

Società Torinese di Tramways e Ferrovie economiche in Torino. — Gli azionisti sono convocati in assemblea straordinaria pel giorno 23 corr. in Torino (Banca di Torino), per deliberare sull'aumento del capitale sociale e consegnente modificazione dello statuto.

Banca di Credito italiano. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 27 corr. in Milano, sede sociale (via A. Manzoni, 4), per udire il rapporto del Consiglio d'amministrazione, per la presentazione dei conti 1881 e relative deliberazioni, e per rinnovazione parziale del detto Consiglio.

Avvisi d'Asta

L'8 corr., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Sassari, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione di un ponte in muratura a tre arcate sulla strada nazionale fra Alghero e Porto Conte, in diminuzione dell'importo di L. 99,302.70, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro due anni dalla consegna. Deposito interinale L. 6000; cauzione definitiva L. 15,000, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Reggio Emilia, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della novennale manutenzione (dal 1° aprile 1882 al 31 marzo 1891) del tronco della strada nazionale da Reggio a Mantova, compreso fra Gualtieri ed il confine mantovano, della lunghezza di m. 14,029, per la presunta annua somma di L. 12,862. Deposito interinale L. 1,300, cauzione definitiva eguale alla metà dell'annuo canone deliberato, ambidue in numeraaio o rendita D. P.

— Il 9 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Treviso, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale manutenzione (dal 1° gennaio 1882 al 31 dicembre 1887) e progressivo sviluppo delle scogliere, opere murali ed antipetti lungo il fiume-torrente Piave (sezione 2ª), per la presunta annua somma di L. 31,220. Deposito interinale L. 2,000, cauzione definitiva L. 16,000, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero medesimo e la Prefettura di Mantova, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un contrargine con diaframma e chiavica di scolo all'argine destro di Po in isvolta Castelrivellino, in Co-

mune di Revere, per la presunta somma di L. 195,600. Lavori da eseguire entro 120 giorni dalla consegna. Deposito interinale L. 9000, cauzione definitiva L. 20,000, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Napoli, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto dei lavori di sistemazione del fiumicello Reale e dei chiavoni di Sanseverino nelle paludi di Napoli, in diminuzione dell'importo di lire 44,018.10, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 12 mesi dalla consegna. Deposito interinale L. 2,500, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue in denaro o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Piacenza, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di sistemazione dell'arginatura del 1° Comprensorio del Po superiormente alla chiavica dell'Isola fino alla chiavica della Fossinella, per il presunto importo di L. 51,740. Lavori da eseguire entro 120 giorni. Deposito interinale L. 1,800, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Il 10 detto mese, presso la Prefettura di Catania, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria denominata Margi, che dall'abitato di Maletto arriva alla nazionale Termini-Taormina, della lunghezza di m. 4,513, per il presunto importo di lire 50,239. Lavori da eseguire entro un anno dalla consegna. Deposito interinale L. 2,500, cauzione definitiva L. 500, ambedue in numerario o rendita D. P.

— L'11 detto mese, presso la Direzione delle costruzioni navali del 1° Dipartimento marittimo (Spezia), si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di legname abete del Baltico o del Nord-America, per il presunto importo complessivo di L. 131,750. Consegna a termini del Capitolato. Deposito cauzionale L. 13,000 in numerario o rendita D. P.

— Il 15 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Avellino, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione dal 1° aprile 1882 al 31 marzo 1891 del tronco della strada nazionale delle Puglie, compreso fra Porta di ferro e la milliaria 52, della lunghezza di metri 14,750.50, per la presunta annua somma di L. 20,710. Deposito interinale L. 2,000, cauzione definitiva eguale alla metà dell'annuo canone deliberato, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Torino, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della novennale manutenzione (dal 1° aprile 1882 al 31 marzo 1891) del tronco della strada nazionale, detta del Moncenisio, compreso fra Susa ed il confine francese, della lunghezza di m. 27,474, per la presunta annua somma di lire 30,225. Deposito interinale L. 3,000, cauzione definitiva eguale alla metà dell'annuo canone deliberato, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Perugia, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 2° tratto della strada di Fontecerro, dalla cima dei Troechi fino al colle Filetto, della lunghezza di m. 3,156.70, per il presunto importo di L. 61,876.50. Lavori da eseguire entro due anni dalla consegna. Deposito interinale L. 2,500, canzione definitiva L. 6,187.65, ambedue in denaro o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Reggio Calabria, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione (dal 1° aprile 1882 al 31 marzo 1891) del tronco della strada nazionale delle Calabrie, compreso fra le traverse di Bagnara e di Reggio, della lunghezza di m. 27,318, per la presunta annua somma di lire 14,320. Deposito interinale L. 2,000, cauzione definitiva eguale alla metà dell'annuo canone deliberato, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Caserta, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della novennale manutenzione (dal 1° aprile 1882 al 31 marzo 1891) del tronco della strada nazionale delle Puglie, dal Ponte Ciccione al miglio 15, per la presunta annua somma di L. 5,257.41. Deposito interinale L. 500; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Potenza, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione (dal 1° aprile 1882 al 31 marzo 1891) del tronco della strada nazionale di Sapri per Moliterno alla marina di Montalbano, compreso fra la Stazione ferroviaria di Scanzano e la Collata di Malabocca, della lunghezza di metri 25,508.25, per la presunta somma annua di L. 13,100. Deposito interinale L. 700, cauzione definitiva eguale alla metà dell'annuo canone deliberato, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Il 16 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Palermo, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di estirpazione di una parte dei banchi rocciosi nel porto di Palermo, per la presunta somma di L. 2,860,902.44. Lavori da eseguire entro 6 anni. Deposito interinale L. 140,000, cauzione definitiva L. 300,000, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Il 17 detto mese, presso la Prefettura di Forlì, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione (dal 1° aprile 1882 al 31 marzo 1891) della strada nazionale da Rimini al confine della Repubblica di San Marino, per l'annua somma di L. 4,780. Deposito interinale L. 400, cauzione definitiva eguale alla metà dell'annuo canone deliberato, ambidue in numerario o rendita D. P.

Appalti deliberati.

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto una fornitura di ramponi speciali per la ferrovia Tunisi-Goletta.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

Elenco delle oblazioni a favore della Cassa Soccorso delle Strade Ferrate dell'Alta Italia per l'esenzione dallo scambio dei biglietti di visita pel Capo d'anno 1882.

(Cont. — 5° Elenco).

Ponzone comm. L., Milano, L. 5; Confalonieri cav. G., id., 3; Roncaldier cav. E., id., 2; Donadio cav. G., id., 2; Querini cav. N., id., 2; Craveri cav. F., id., 2; Carati cav. L., id., 2; Ranci P., id., 2; Belinzaghi A., id., 2; De Galateo nob. avv. A., id., 2; Bizzozero dott. G. G., id., 2; Porta G., id., 2; De Zanoni nob. E., id., 2; Monetti F., id., 1.50; Filippini E., id., cent. 50; Cossetti L., id., id. 50; Venegoni G., id., L. 1; Baila S., id., 1; Vecchia F., id., 1; Magnacavallo G., id., cent. 75; Rizzotti R., id., id. 75; Beltrami D., id., L. 1; Albertini F., id., 1; Porro G., id., 1; Bonasi G., id., 1; Taveggia G., id., 1; Corsi E., id., 1; Goldoni A., id., cent. 75; Doria C., Brandizzo, L. 1; Bena L., id., cent. 25; Turco R., id., id. 25; Roccetti G., id., id. 25; Sgnassi V., Lodi, L. 1; Del Duca A., id., cent. 50; Bignami C., id., id. 25; Pozzi P., Locate, id. 25; Scerate G., id., id. 25; Lovati C., id., id. 50; Locati L., id., id. 25; Rota P., id. 1.50; Picolino P., id., 1; Boldura D., id., cent. 50; Arimondi F., Ivrea, L. 1.50; Gola F., id., 1; De Carli E., id., 1; Ternengo G., id., 1; Fruttero G., id., 1.50; Gonella M., id., 1; Fumagalli G., Castelalfero, 1; Franceschini A., id., cent. 50; Monteggia G., id., id. 50; Romagnoli L., id., id. 25; Bezzi G., id., id. 25; Bottoni C., id., id. 50; Gallione A., id., id. 50; Gila G., Vercelli, L. 1; Ajroni F., id., 1; Cuttica F., id., 1; Oliva E., id., cent. 50; Paolucci C., id., id. 50; Sesler A., id., id. 50; Salnieri F., id., L. 1; Cordara C., id., cent. 50; Carini L., id., id. 50; Deabate T., id., id. 50; Belluchi P., Novara, L. 2; Cordara L., id., 1; Spattini G., id., 1; Sesia A., id., 1; Inglese R., id., 1; Piasco L., id., 1; Nicolini L., id., 1; Beretta G., id., 1; Cerè P., id., cent. 50; Penna F., id., id. 50; Gola E., id., id. 50; Cacciabue B., id., id. 50; Tomaghi P., Abbiategrasso, id. 50; Savio G., id., id. 50; Quadrelli I., id., id. 50; Pettinelli G., Codogno, L. 1; Brutti L., id., 1, Casarico G., id., cent. 50; Tenca C., id., id. 50; Baratti G., Lomello, L. 1; Soare L., id., cent. 50; Capella C., id., id. 50; Sacchi A., id., id. 50; Galli V., id., id. 50; Zucchi G., id., id. 50; Massardi G., Busto, L. 1; Zuccarelli F., id., 1; Lorenzetti C., id., 1; Santambrogio D., id., cent. 75, Lucconi G., id., id. 25; Fumagalli A., id., id. 35; Porro A., id., id. 30; Volorio P., id., id. 40; Moecciardini A., id., id. 30; Guelmi L., id., L. 1; Blandino A., id., cent. 50; Giacometti V., id., id. 50; Costa G., Rogoredo, L. 1; Perotti P., id., cent. 50; Ferrari A., Calolzio, L. 1; Bedogni F., Sannazzaro, 1; Borla E., id., 1; Castelazzi P., B. S. Martino, 1; Rossetto F., Motta S. Damiano, cent. 50.

Totale . . .	L.	101.35
» 4° elenco	»	791.80
Totale . . .	L.	893.15

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

2ª Settimana. — *Dal* 8 *al* 14 *gennaio* 1882.

	Chil. esercití	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1881	1,460.—	409,939.46	280.78
Settimana corrisp. nel 1880.	1,446.—	404,708.26	279.88
Differenze nei prodotti della settimana 1881. . . .	+ 14.—	+ 5,231.20	+ 90
Introiti dal 1° gennaio 1881	1,460.—	806,904.06	552 67
Introiti corrisp. nel 1880	1,446.—	782,081.14	540 86
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1881 . . .	+ 14.—	+ 24,822.92	+ 11.81
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1881.	1,324.—	161,624.56	122.07
Settimana corrisp. nel 1880.	1,266.—	153,416.25	121 18
Differenze nei prodotti della settimana 1881	+ 58 —	+ 8,208.31	+ 89
Introiti dal 1° gennaio 1881.	1,324.—	316,027.26	238.69
Introiti corrisp. nel 1880 .	1,266.—	285,801.20	225.75
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1881	+ 58.—	+ 30,226.06	+ 12.94

Strade Ferrate Romane

47ª Settimana — *Dal* 19 *al* 25 *novembre* 1881.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	612,889.61	19,011.19
Settimana corrisp. del 1880.	1,681	627,656.75	19,522.59
Differenza (in più . . .	—	—	—
Differenza (in meno . . .	—	14,767.14	511.40
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 28 ottobre 1881	1,681	28,928,945.59	19,092.45
Periodo corr. 1880	1,681	27,304,513.47	18,069.74
Aumento	—	1,624,432.12	1,022.71
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di dicembre 1881

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	25,557,03	10,622,12	6,684,08
Piccola Velocità	6,660,05	303,53	4,009,86
Totali . . .	32,217,08	10.925,65	10,693,94

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società. Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti del mese di settembre 1881.

QUALITA' DEI TRASPORTI	LINEA VICENZA-SCHIO Importo	LINEA TREVISO-VICENZA e PADOVA-BASS. Importo	LINEA CONEGLIANO-VITTORIO Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori . . .	12,653.28	50,966.28	6,622.81	70,242.37
Bagagli e cani . .	169.99	968.86	261.14	1,399.99
Merci a grande vel.	925.42	4,755.72	551.44	6,232.58
Merci a piccola vel.	8,782.66	39,042.98	3,992.90	51,823.54
Introiti diversi . . .	457 41	898.16	314.11	1,669.68
Totale . . .	22,988.76	96,632.00	11,742 40	131,363.16

ANNUNZI

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO D'ASTA

È aperta l'asta fino a tutto il 2 Febbraio p. v. per l'affitto dei locali ad uso Caffè nella Stazione di UDINE.

Per informazioni rivolgersi al Capo della 4.ª Divisione Traffico in Verona od al Capo della suddetta Stazione.

Milano, 21 Gennaio 1882.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

SOCIETÀ ITALIANA DI LAVORI PUBBLICI

I Signori Azionisti sono convocati in Assemblea ordinaria per il giorno 20 Febbraio prossimo ad un'ora pomeridiana nel locale della Borsa in Torino (Via Ospedale N. 28).

Ordine del Giorno:

1. Relazione del Consiglio d'Amministrazione.
2. Relazione dei Censori.
3. Approvazione del Bilancio al 31 Dicembre 1881 e riparto utili.
4. Nomina di Amministratori.
5. Nomina dei Censori.

A norma dell'Art. 23 dello Statuto Sociale, hanno diritto di intervenire all'Assemblea gli Azionisti che *Dieci* giorni prima di quello fissato per l'adunanza abbiano depositato almeno *Dieci Azioni* nella Cassa della Società in Torino, Via Bogino N. 20.

Torino, 23 Gennaio 1882.

L'AMMINISTRAZIONE.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO
Vendita di Materiali fuori d'uso

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA, PISTOIA e SAMPIERDARENA:

ACCIAIO vecchio in guide e ritagli di guide . . . . Chilogr. **56,200** circa

FERRO vecchio in pezzi grossi e piccoli e in guide e ritagli di guide . » **3,912,000** »

GHISA vecchia da rifondere in oggetti diversi rotti . . . . » **852,600** »

Lamiera di ferro inservibile, tornitura e limatura d'acciaio, rottami d'acciaio e ferro in lingue o punte e cuori per crociamenti. — Quantità diverse.

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **14 febbraio 1882.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 16 successivo alle ore 2 pom.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell'aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano le 500 tonnellate, sarà accordato per l'esportazione un giorno di più per ogni altre 50 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di GENOVA, BRESCIA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 26 gennaio 1882.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

ANNO XV. Mercoledì 8 Febbraio 1882. N. 6.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO.

L'ESERCIZIO
delle Ferrovie Italiane

(*Continuazione — V. N. 4*).

Dopo alcuni calcoli e confronti istituiti sulla base del contratto olandese per l'esercizio della rete continentale, e sulla base delle Convenzioni Spaventa e Depretis, sia rispetto al fondo di riserva, che rispetto al canone ed alla compartecipazione del prodotto lordo a favore dello Stato, prendendo per punto di partenza le cifre reali dei prodotti e delle spese dell'esercizio delle strade ferrate italiane (considerando però la rete continentale nel suo complesso), la Relazione termina le sue *Considerazioni generali* (Capo VI, § 1) colle seguenti conclusioni:

1° Che, lasciando in disparte i calcoli *a priori*, per determinare quanto costi il trasporto di una unità di traffico, quelli che furono o potrebbero essere fatti valendosi dei dati statistici a tale scopo raccolti, mentre hanno un grande valore, per risolvere certe questioni attinenti all'industria ferroviaria, non raggiunsero però mai, nè probabilmente raggiungeranno, tanta precisione, da poterli prender per base di un contratto di esercizio;

2° Che i rapporti fra i prodotti lordi parziali, corrispondenti alle varie unità di traffico (*), ed il prodotto lordo totale, non solo differiscono notevolmente fra loro, come era facile prevedere, ma quelli d'una rete differiscono altresì notevolmente da quelli di un'altra. Di più, i rapporti fra le spese relative a quei diversi traffici ed i prodotti lordi corrispondenti, diversificano tanto fra loro, da rendere per lo meno dubbia la convenienza dell'esercente di sviluppare quello o quei traffici, che gli riescono meno rimuneratori.

(*) Cioè: Prodotto lordo viaggiatori, prodotto lordo merci grande velocità, prodotto lordo merci piccola velocità.

Chiariti opportunamente questi concetti con parecchie cifre, che noi siamo costretti a tralasciare, si viene all'importante

§ II. *Proposte della Commissione.*

Le considerazioni che abbiamo premesso intorno alle tariffe, al fondo di riserva, al canone ed alla compartecipazione del prodotto lordo a favore dello Stato, ci sembrano bastevoli a chiarire ed a confortare le proposte della Commissione.

Nell'esporle, seguiremo l'ordine tenuto nel Capo II, esaminando i varii patti delle Convenzioni Spaventa e Depretis; e per giovarci dei dati complessivi, ragioneremo sempre come se si trattasse di un solo contratto e di una sola Compagnia. Ciò posto, la Commissione d'inchiesta propone unanime, che sia affidato l'esercizio delle strade ferrate già costruite e di quelle in costruzione all'industria privata, alle seguenti condizioni:

I. — *Obblighi della Società esercente* — 1° La Commissione ha già esposto le ragioni, per le quali crede opportuno che l'esercente debba essere proprietario del materiale mobile, dei meccanismi, attrezzi d'esercizio e mobili delle Stazioni. Il Governo, prendendo norma dal traffico dell'ultimo triennio, determinerà la quantità del materiale stesso, e la Compagnia esercente dovrà dimostrare di possederlo, o all'atto in cui incomincia l'esercizio, o dentro un breve termine convenuto. La Compagnia sarà obbligata ad acquistare il materiale mobile, di proprietà dello Stato, a prezzo di stima.

2° La Compagnia esercente avrà a suo carico tutte le spese di esercizio, vale a dire tutte le spese inerenti alla sorveglianza ed al mantenimento ordinario e straordinario della via, dei fabbricati e delle loro dipendenze; al mantenimento del materiale mobile, dell'armamento, del materiale fisso e dei meccanismi, degli attrezzi d'esercizio e dei mobili delle Stazioni; le spese, infine, inerenti al traffico ed alla trazione.

È noto che il patto relativo al mantenimento straordinario della via è forse il più difficile a definirsi con precisione, ed è quello che dà luogo a più frequenti contestazioni fra le parti contraenti. Abbiamo ricordato a

suo luogo, come l'ingegnere Jacqmin opini essere una delle parti meno buone del contratto olandese quella che stabilisce i patti relativi ai casi di forza maggiore; ed abbiamo altresì riferito le definizioni, che dei casi stessi furono date nelle due Convenzioni Spaventa e Depretis, col lodevole scopo di precisare e di limitare i rischi e gli oneri dello Stato. La questione, considerata dal solo punto di vista tecnico, non presenterebbe le difficoltà, che pur si sono incontrate nella pratica; giacchè, tecnicamente, la distinzione fra il mantenimento ordinario e quello straordinario della via, altro non può significare se non questo: che il periodo di tempo assegnato al primo è più breve di quello assegnato al secondo: o, in altre parole, mantenimento *ordinario* è quello la cui necessità si ripresenta annualmente; *straordinario* è l'altro, che non diviene necessario se non a periodi più lunghi. Giacchè, notisi bene, qui non si tratta che di manutenzione, e non di ampliamenti, di nuovi impianti o di miglioramenti. Anche i casi di forza maggiore sono esclusi da questa definizione; e siccome si dovrà pur tenerne conto nei contratto, così esporremo tra poco l'opinione della Commissione.

Provveduto così al trasporto dei viaggiatori e delle merci, e, nel senso più largo, al mantenimento di ciò che appartiene allo Stato e di ciò che appartiene alla Compagnia, è d'uopo provvedere per l'avvenire agli aumenti del materiale mobile, agli ampliamenti dell'argine stradale e delle Stazioni, ed ai rifacimenti dell'armamento, che diverranno necessarii a causa, tanto del crescere del traffico, quanto del naturale deperimento. La Commissione, nel desiderio di togliere all'una ed all'altra parte contraente ogni ragione di controversia intorno a questa difficile materia, e di sottrarla inoltre ad eventualità d'altra natura, crede dover proporre la istituzione di fondi di riserva e di rinnovamento.

II. — *Fondi di riserva e di rinnovamento* — Si è detto più sopra quale è lo scopo generale che la Commissione si propone di conseguire colla istituzione di questi fondi. Aggiungiamo ora, prima di definirli, quali furono i criterii che guidarono la Commissione nello stabilire le norme e la misura di ciascuno di essi.

Questi fondi, dovendo provvedere a spese, in parte dipendenti dall'aumento del traffico, in altra parte rese necessarie da deperimenti del materiale fisso e mobile, debbono essere prima di tutto distinti in fondi di *riserva* e fondi di *rinnovamento*. In secondo luogo, quelle spese possono applicarsi, sia all'ente di cui lo Stato rimane proprietario, cioè alla strada ferrata ed ai suoi annessi; oppure a quello che è proprietà dell'esercente, cioè al materiale mobile, ai meccanismi delle Stazioni, e così via; quindi ne scaturisce una seconda distinzione, relativa non più all'essenza del fondo, ma bensì alle norme della sua applicazione, per le quali l'interesse d'una delle parti contraenti non deve trovarsi in collisione con quello dell'altra.

I fondi di riserva e di rinnovamento debbono prelevarsi dal prodotto lordo dell'anno. Questa prelevazione, evidentemente, non può farsi che in due modi: o col criterio di un *rapporto costante col prodotto lordo* stesso, oppure col criterio di *una cifra fissa chilometrica prestabilita*. Questa distinzione corrisponde all'altra, che accennammo già, relativa alla natura delle spese; e perciò diremo che, in generale, ogni qualvolta trattasi di spese, la necessità delle quali derivi dall'incremento del traffico, la prelevazione, per provvedere ad esse, sarà di un tanto per cento del prodotto lordo; mentre, per provvedere a spese cagionate da deperimento, la prelevazione verrà determinata, moltiplicando il numero dei chilometri della strada per una cifra chilometrica costante. È bensì vero, come si osserverà da alcuno, che a produrre i deperimenti contribuisce anche lo svolgersi del traffico; ma, siccome essi (e nessuno può metterlo in dubbio) ne sono altresì in grandissima parte indipendenti, manteniamo quella distinzione come tecnicamente ed amministrativamente opportuna

Però, nel tradurre in atto questi criterii, presentasi una difficoltà riguardo alle spese di ampliamento e di miglioramento della via. Queste, per loro natura, risentono l'influenza dell'aumento del traffico, ma hanno pure un'evidente e stretta relazione colla lunghezza della via. D'altra parte, essendo anch'esse spese che migliorano la via e quindi da mettersi fra quelle che vanno a vantaggio del proprietario di questa, parve conveniente prelevarle dallo stesso fondo, col quale intendesi provvedere ad opere, che non possono classificarsi, nè fra le ordinarie, nè fra le straordinarie.

I fondi di riserva e di rinnovamento dovrebbero perciò costituirsi nei seguenti modi:

A. Fondo per l'*aumento del materiale mobile* — Dal *prodotto lordo* totale sarà fatta una prima prelevazione di un *tanto per cento* del prodotto stesso. Con essa si provvederà all'aumento del materiale mobile. Il Governo potrà ordinare alla Società l'acquisto di una determinata quantità di materiale mobile in relazione ai bisogni del traffico, secondo alcuni criterii, che potranno anche essere stabiliti nel contratto. Il nuovo materiale mobile apparterrà alla Società, come pure le apparterranno gli eventuali residui del fondo alla fine del contratto.

B. Fondo per la *rinnovazione dell'armamento* — Dal prodotto lordo si farà una seconda prelevazione *proporzionale alla lunghezza dei binarii semplici e doppii*, e con essa sarà provveduto a rinnovare l'armamento e gli annessi.

C. Fondo per *gli ampliamenti, i miglioramenti, e per i casi di forza maggiore*. — Dal prodotto lordo si farà poi una terza prelevazione *proporzionale alla lunghezza delle linee in esercizio*, per provvedere, ove occorra, all'ingrandimento delle Stazioni, all'aggiunta di binarii e di piani caricatori, di tettoie, ecc., ai miglioramenti della via, non che ai casi di forza maggiore, come sono definiti nelle Convenzioni Depretis. È superfluo il dire che qui trattasi dei miglioramenti delle linee richiesti dall'incremento naturale del traffico, e non già di quelle opere che ne mutino radicalmente le condizioni, variandone l'argine stradale.

Allorquando il fondo di rinnovamento *B* o il fondo di riserva *C* abbia raggiunto una cifra determinata, si sospenderà la corrispondente prelevazione. Le rimanenze di questi due fondi, alla fine del contratto, appartengono allo Stato. Le spese da eseguirsi coi fondi stessi devono essere approvate dal Governo.

D. Fondo per *l'esercizio delle nuove strade ferrate*. — Dal prodotto lordo rimanente sarà fatta un'ultima prelevazione *percentuale*, per costituire un fondo, con cui s'indennizzerà la Società delle perdite, che subisse nell'esercizio delle nuove linee. Per l'applicazione di questo fondo si procederà nel modo seguente. Si determinerà prima di tutto in via convenzionale, all'atto del contratto per ciascuna nuova linea da esercitarsi, la corrispondente spesa d'esercizio, Si potrà quindi stabilire, alla fine di ciascun anno, la spesa convenzionale, complessiva per l'esercizio di tutte le nuove strade effettivamente esercitate nell'anno stesso. Se questa spesa complessiva sarà superiore al prodotto lordo complessivo ottenuto da quell'esercizio, la differenza verrà compensata alla Società col fondo di riserva *D*. Nel caso contrario, quando cioè gli introiti supereranno le spese (e questo fatto avverrà per due anni consecutivi), il complesso di quelle linee passerà a far parte della rete antica, alle stesse condizioni di questa, e quindi non potrà più attingere al fondo di riserva *D*, nemmeno nel caso che i loro complessivi introiti scemassero di nuovo al di sotto delle spese.

Questo fondo, che ha qualche analogia col *déversoir* delle concessioni francesi, trae la sua origine dal fatto, che, in generale, l'apertura di nuove linee ferroviarie porta un incremento di traffico sull'antica rete, ed è quindi equo

che una parte del prodotto di questa si riservi a compensare le perdite dei primi anni d'esercizio di quelle.

Nelle Convenzioni stipulate dall'onorevole Depretis, il difficile problema dell'esercizio delle strade ferrate in costruzione fu risoluto con cura, sebbene forse vi si riscontrino distinzioni troppo minute di casi. Però chi legge l'articolo 61 rimane sorpreso, a prima vista, che, anche trattandosi di linee di diramazione o di prolungamento a non forti pendenze, la Compagnia ne assumesse l'esercizio a suo rischio e pericolo, ritenendo solo in suo favore, fatta deduzione del 10 per cento dovuto allo Stato, i prodotti diretti ed indiretti, che fosse per ricavare dall'esercizio. Di questo onere probabile imposto alla Società, erasi tenuto conto nello stabilire la sua compartecipazione nella misura del 58 per cento del prodotto lordo, valutando l'onere stesso al 4 per cento.

Sembra alla Commissione che un fondo di riserva possa meglio soddisfare agli interessi dello Stato, senza ledere quelli della Società esercente. Non occorre poi dire che, se il fondo di riserva non bastasse, in un determinato anno, a coprire la deficienza del prodotto delle nuove linee, il danno cadrebbe sulla Società; che se invece il fondo stesso raggiungesse tale somma da assicurare l'avvenire, potrebbe sospendersi il prelevamento; infine, che la rimanenza di questo fondo, allo spirare del contratto, è devoluta allo Stato.

A questi fondi di riserva speciali dovranno poi aggiungersi i fondi di riserva ordinarii, che si stabiliscono negli statuti d'ogni ben ordinata Società od Impresa, e che furono anche stipulati nelle Convenzioni Depretis. È scopo di questi: tutelare da un lato gli interessi dei portatori di Azioni e di Obbligazioni della Società; assicurare dall'altro allo Stato quel *minimum* di partecipazione al prodotto lordo, di cui si dirà in seguito.

(*Continua*).

LE LOCOMOTIVE PEI TRAMWAYS
DI TORINO

(Continuazione — V. N. 5).

Premesse queste considerazioni generiche, che stimai indispensabili per meglio chiarire la questione di cui trattasi e per rendere più intelligibile quanto segue, io passo ora a dar conto del modo da me tenuto per evadere l'onorevole incarico che la S. V. Ill.ma volle affidarmi.

XII. *Visita allo Stabilimento della Società Belga; esame delle locomotive* — Recatomi il giorno 3 allo Stabilimento dei *tramways* della Società Belga presso la barriera di Casale, in compagnia del signor cav. Pecco, ingegnere-capo dell'Ufficio d'arte di codesto Municipio, e del sig. ing. Spezia, appositamente dalla S. V. delegato, presi anzitutto a verificare e ad esaminare le locomotive, che sono impiegate nel servizio dei *tramways* per le linee di Gassino e Moncalieri, con protendimento nell'interno della città sino a piazza Castello.

a) *Quantità di locomotive possedute, e loro generalità.* — Dalla verifica fatta mi risultò che il quantitativo di locomotive a vapore posseduto dalla Società Belga per tali servizii è di n. 14, di cui una proveniente dalla Fabbrica di Winterthur, la quale venne dichiarata dal Direttore sig. cav. ingegnerè Beker fuori uso.

Le altre 13 sono tutte provenienti dalla Fabbrica Henschel und Sohn di Cassel.

Il nome del costruttore di queste locomotive costituisce già una garanzia abbastanza seria sul buon sistema e sulla buona fabbricazione di questo genere di locomotive.

Dall'esame fatto potei, infatti, constatare come esse siano di ottima costruzione, a cilindri interni; il loro meccanismo presenta buone proporzioni, costruito con esattezza, e trovasi poi ben riparato dalla polvere, mentre riesce totalmente visibile e sotto la immediata cura del macchinista, il quale può di leggieri accudirlo e scorgerne i guasti.

Il loro stato di manutenzione potè poi attestare con quanta diligenza e cura quell'Amministrazione attende alla buona conservazione del suo materiale; e ciò a lode di quell'egregio Direttore, mi compiaccio il dirlo.

Il peso poi di queste locomotive in servizio ebbi a verificarlo in: chilog. 6,500 per le locomotive portanti i numeri 1004, 1037, 1038, 1047; di chilog. 10,500, per quelle aventi i numeri 1123, 1124, 1125, 1126; e di chilog. 11,500 per i rimanenti numeri 1282, 1283, 1284, 1285 e 1286.

Quanto al materiale dei veicoli, che pure volli esaminare, nulla trovai ad eccepire, sia per il buon sistema di costruzione, sia per il suo ottimo stato di manutenzione.

b) *Qualità del combustibile adoperato.* — Mia prima cura, dopo questo preventivo esame, fu di accertarmi sulla qualità del combustibile adoperato, dal punto di vista della fumivorità.

Tanto nei magazzini, quanto sulle diverse locomotive in servizio, che ebbi a caso ad esaminare, trovai esclusivamente il carbone *Coke leggero*, proveniente dalla Società italiana del *gaz-luce* di Torino.

Preso un campione a caso nel cumulo dei magazzini, e fattane eseguire accurata analisi al Laboratorio di chimica del R. Museo Industriale, si ottennero, come dall'unita distinta n. 143, i seguenti risultati:

Sostanze volatili	2,85	p. 0[0
Solfo	1,97	» 0[0
Ceneri circa	10,00	» 0[0

XIII. *Fumivorità delle locomotive adoperate, per quanto riguarda il combustibile* — La minima quantità delle sostanze volatili ed il per 0[0 di solfo, che è molto prossimo alla media normale del miglior Coke inglese, lo indicano come il combustibile più appropriato per un tale genere di servizio, dovendo risultare minima la produzione del fumo visibile, se per l'abilità del macchinista il fuoco viene convenientemente condotto.

E di fatti, le esperienze da me fatte su varie locomotive in servizio, tanto fuori della cinta daziaria, quanto nell'interno della città, vennero a confermare l'ottima qualità del combustibile, per quanto riguarda alla fumivorità; in quantochè risultò che le locomotive producevano una insignificante quantità di fumo fuliginoso visibile.

Da questo lato, quindi, tutte le tredici locomotive, che ebbi ad esaminare, possono dirsi fumivore, sempre, ben inteso, quando venga costantemente bruciato del coke di buona qualità, quale è quello che viene impiegato attualmente.

XIV. *Apparato di condensazione del vapore esausto, di cui sono fornite le locomotive adoperate.* — Quanto al vapore di scarica, risultò dall'esame fatto delle singole locomotive, che le quattro portanti i numeri 1004, 1037, 1038, 1047 non sono provviste finora di alcun apparecchio di condensazione; cosicchè il vapore di scarica, esse lo emettono liberamente nell'atmosfera attraverso al camino.

Le altre nove locomotive invece, cioè quelle aventi i numeri 1123, 1124, 1125, 1126, 1282, 1283, 1284, 1285, 1286, sono munite di un apposito recipiente d'acqua fredda, collocato sul tettuccio della locomotiva, nel quale, mediante appositi tubi e congegni, il vapore di scarica dei cilindri può esservi condotto e condensato, invece di essere slanciato nell'atmosfera.

La quantità d'acqua, di cui sono capaci questi recipienti collocati sulla coperta della macchina, da calcolazione fatta sui disegni dei quali si prese visione, si può ritenere d

800 litri; devesi però subito notare che, se questa capacità costituisce il volume totale, non si può però fare assegnamento per la condensazione che sopra una quantità di 700 litri circa d'acqua, dovendosi lasciare una capacità libera di 100 litri almeno, che verrà occupata dal vapore condensato che in essa si deve immettere.

Giova pure notare che, oltre al dette recipiente superiore, le nove precitate locomotive tengono due altre casse d'acqua, della capacità complessiva di 560 litri. Questa quantità d'acqua viene solo utilizzata per l'alimentazione delia caldaia, e non serve attualmente per la condensazione, essenzialmente perchè non vi ha nè condotta, nè apparato per l'immissione in essa del vapore esausto dei cilindri. D'altra parte, allo stato attuale, non potrebbe essere utilizzata per la condensazione, siccome il riscaldamento dell'acqua, che ne avverrebbe, comprometterebbe il regolare funzionamento degli apparati di alimentazione, e siccome uno di essi è un iniettore, di sistema che non potrebbe funzionare con acqua calda.

XV. *Quantità di vapore consumato dalle locomotive entro la cinta daziaria, e sino a qual punto questo può venir condensato cogli apparati esistenti.* — Vediamo ora sino a qual punto le nove locomotive, provviste del recipiente superiore per la condensazione, possono soddisfare, da questo lato, alla condizione di fumivorità.

a) Nelle circostanze di carico, pendenze e percorso solo di piazza Castello e via Po sino alla piazza Vittorio Emanuele;

b) Nelle circostanze analoghe per la piazza Castello, via Po, ma aggiuntovi il tratto di 400 metri circa di via Casale, nel qual caso è pure contemplata la tratta di via Moncalieri per le locomotive di servizio su quella linea, per le ragioni già prima svolte;

c) Nelle simili circostanze per le intiere tratte entro la cinta daziaria senza alcuna eccezione, cioè da piazza Castello alla barriera di Piacenza e di Casale; notisi che la prima distanza si è di 2,600 metri, la seconda 2,100; cosicchè, soddisfatta quella, sarà soddisfatta questa.

Ritenuti poi sono i seguenti dati di fatto, quali risultano dall'esame dei piani e profili, non che dai regolamenti avuti gentilmente in comunicazione, cioè: lunghezza complessiva piazza Castello e via Po 900 metri, con pendenza media 10 p. 00[00]; lunghezza via Casale metri 400, pendenza media 2 p. 00[00]; pendenza media via Moncalieri 4 p. 00[00]; pendenza media per le tratte complessive tra piazza Castello e Barriere, 9 p. 00[00];

Velocità tenuta lungo gli abitati entro la cinta daziaria — Chilometri 10 all'ora;

Massima composizione dei treni — Quattro carrozze viaggiatori;

Peso medio di ciascuna carrozza vuota, chilog. 2,300;

Numero di viaggiatori, che ciascuna carrozza può contenere nelle condizioni di massimo carico, da ritenersi di 40 viaggiatori;

Peso medio di ciascun viaggiatore, calcolato a 60 chilog.

(*Continua*). *Ing.* C. Frescot.

SITUAZIONE DEI LAVORI

ALLA FERROVIA DEL GOTTARDO

al 31 dicembre 1881.

In relazione al nostro numero del 7 dicembre 1881, ricaviamo dall'ultimo Rapporto mensile N. 109, pubblicato dal Consiglio federale svizzero, la situazione dei lavori alla ferrovia del Gottardo al 31 dicembre 1881.

I. *Grande Galleria del Gottardo.*

	Imbocco Nord (Goeschenen)	Imbocco Sud (Airolo)	Totale alla fine di ottobre
a) Lavori eseguiti.			
Galleria di direzione (*)........... M.	7,744.70	7,167.70	14,912.40
Allargamento in calotta............... »	7,744.70	7,167.70	14,912.40
Cunetta dello strozzo»	7,744.70	7,167.70	14,912.40
Strozzo................ »	7,744.70	7,167.70	14,912.40
Escavazione completa e continua........ »	7,744.70	7,167.70	14,912.40
Muratura della vôlta»	7,744.70	7,167.70	14,912.40
Id. del piedritto Est »	7,744.70	7,167.70	14,912.40
Id. del piedritto Ov. »	7,744.70	7,167.70	14,912.40
Acquedotto ultimato»	7,744.70	7,167.70	14,912.40
Galleria completa con acquedotto e nicchie.................»	7,744.70	7,167.70	14,912.40
b) Operaj impiegati.			
Numero medio per giorno........... N.	505	173	678
Id. massimo id. »	707	241	948
c) Valore dei lavori eseguiti.			
Valore dei lavori eseguiti in base ai prezzi adottati nel preventivo per l'8° esercizio (**).... L.	29,429,860	27,155,800	56,585,660

(*) La lunghezza misurata provvisoriamente è di m. 14,912.40; ma la determinazione della lunghezza esatta è riservata.

Le cifre sovraesposte comprendono la galleria di direzione, lunga 145 m.; la parte in curva della galleria definitiva dal lato di Airolo, lunga 125 m. non vi figura.

La lunghezza del sotterraneo propriamente detto, quale è attualmente terminato, non è dunque in realtà che di 14,892.40 metri. Coi prolungamenti ora previsti ai due imbocchi della Galleria, cioè m. 45 dal lato di Göschenen e 46.30 dal lato di Airolo, la Galleria raggiungerà la lunghezza totale di 14,983,70 m.

(**) Non comprese le rotaie ed una somma di fr. 222,960 per la parte in curva della galleria definitiva presso Airolo.

Compimento della Galleria. — Il 19 dicembre 1881, le rotaie erano collocate in tutta la lunghezza della Galleria.

La sera del 24 dicembre, la locomotiva percorre per la prima volta la Galleria in tutta la sua lunghezza e sulle rotaie definitive. Dopo varie corse di prova ed il collaudo provvisorio dei lavori, da parte delle Autorità federali, il 29 dicembre, l'*esercizio provvisorio del tronco Göschenen-Airolo venne aperto il 1° gennaio* 1882.

II. *Linee d'accesso alla grande Galleria.*

Alla fine di dicembre, la situazione dei movimenti di terra, delle opere d'arte e delle gallerie, distintamente per le diverse linee in costruzione, era la seguente:

LINEE	Lunghezza delle sezioni	Lavori preventivati pel 1881	Lavori eseguiti a tutto x.bre	p. 0[0]
	metri	metri cubi	metri cubi	
a) Movimenti di terra.				
Immensee-Fluelen	31.980	960.900	984.880	102
Fluelen-Goeschenen	38.742	1,293.840	1.254.510	97
Airolo-Biasca	45.838	1.697.500	1,616.400	95
Cadenazzo-Pino	16.200	321.390	308.620	96
Giubiasco-Lugano	25.952	553.820	590.680	107
Totale	158.712	4,827.450	4.755.090	99
b) Murature.				
Immensee-Fuelen.......	31.980	51.530	47.330	92
Fluelen-Goeschenen	38.742	91.190	81.260	89
Airolo-Biasca	45.838	79.510	75.160	95
Cadenazzo-Pino	16 200	34.770	31.810	100
Giubiasco-Lugano	25.952	38.440	38.760	101
Totale	158.712	295.440	277.320	94

LINEE	Lunghezza comprese le teste (1)	STROZZO		VOLTA		PIEDRITTI (2)	
		Situazione alla fine di dicembre	p. 0/0	Situazione alla fine di dicembre	p. 0/0	Situazione alla fine di dicembre	p. 0/0
c) Gallerie.	metri	metri		metri		metri	
Immensee-Fluelen . .	5,586.50	5,586	100	5,364	—	10,597	—
Fluelen-Goeschenen .	7,295.80	7,296	100	6,208	—	6,879	—
Airolo-Biasca . . .	8,083.80	7,894	98	5,066	—	6,276	—
Giubiasco-Lugano . .	3,241.90	3,242	100	3,242	—	6,484	—
Totale . . .	24,208.00	24,018	99	19,880	—	30,236	—

(1) Comprese le lievi modificazioni apportate successivamente ai progetti.

(2) Somma dei piedritti di destra e sinistra.

Osservazione generale. — La questione dei tipi da adottarsi definitivamente nelle grandi gallerie delle linee di montagna (allargamento della calotta per due binarii e rivestimenti supplementari) fu soggetto di uno studio approfondito da parte dell'Ispettorato tecnico federale e di quello della Compagnia. Le decisioni definitive in proposito saranno prese entro il gennaio.

Immensee-Fluelen. — Tutte le gallerie di questa sezione sono considerate come compiute.

Fluelen-Göschenen. — Nella galleria di Naxberg, i lavori complementari di allargamento e di rivestimento, accennati nell'ultimo rapporto, non erano ancora cominciati alla fine di dicembre; ma gl' imprenditori speciali, che ne sono incaricati, avevano terminato tutti i preparativi per poterli attaccare al principio di gennaio. Il conguagliamento ed il calafataggio, delle altre gallerie non sono ancora terminati.

Airolo-Biasca. — Senza tener conto dei lavori complementari di allargamento in calotta, già in parte decisi per le gallerie elicoidali, ma che non furono ancora cominciati, i lavori di escavo sarebbero pressochè terminati nelle gallerie di Freggio e di Prato. Nella prima settimana di gennaio rimanevano ancora 41 m. di strozzo da aprire, per un'altezza media di 1 metro, nella galleria di Piano-Tondo, e 270 m., per un'altezza media di m. 0.80, in quella di Travi. Abbiamo di nuovo invitato la Società ad attivare questi lavori. — Quanto alle murature, il loro progresso nel dicembre fu notevolmente inferiore a quello del mese precedente, e rimangono ancora, nelle quattro gallerie elicoidali, quantità considerevoli di rivestimento da costruire. Secondo le determinazioni dei tipi adottati dalla Società, alla fine di dicembre rimanevano circa 800 m. di piedritti da murare. Queste quantità si accresceranno ancora colle determinazioni definitive dei tipi.

Giubiasco-Lugano. — Il portale Nord della galleria di Precassino essendo compiuto, le gallerie di questa sezione sono terminate, fuorchè la completa spazzatura dei cantieri ed alcuni lavori di conguagliamento e calafataggio.

L'importo dei lavori eseguiti a tutto il mese di dicembre su ciascuna delle linee d'accesso risulta come segue:

LINEE	Preventivo del febbraio 1881	Importo dei lavori eseguiti in base ai prezzi del preventivo	
		Totale	per cento del preventivo
Immensee-Fluelen .... Fr.	11,145,300	8,147,300	73
Fluelen-Goeschenen..... »	22,425,900	17,304,000	77
Airolo-Biasca............ »	23,254,700	17,399,200	75
Cadenazzo-Pino.. .... »	2,438,900	1,636,400	67
Giubiasco-Lugano....... »	7,798,800	5,498,100	68
Totale Fr.	67,063,600	49,985,000	74

Il numero degli operaj impiegati in media per ciascun giorno di lavoro durante il mese di dicembre risulta dal seguente prospetto:

LINEE	Gallerie	Altri lavori	TOTALE
Immensee-Fluelen........ N.	»	427	427
Fluelen-Goeschenen........ »	43	161	204
Airolo-Biasca................ »	966	135	1,101
Cadenazzo-Pino.............. »	»	85	85
Giubiasco-Lugano.......... »	35	330	365
Totale N.	1,044	1,138	2,182

DELL'AMMINISTRAZIONE FERROVIARIA

AGLI STATI UNITI

L'*Economist* di Londra ha pubblicato il seguente articolo, molto interessante, in cui sono esposte le presenti condizioni della politica ferroviaria degli Stati Uniti, e si dimostra la urgente necessità di radicali riforme legislative. Noi crediamo opportuno di riferirlo tradotto dalla *Perseveranza:*

L'elezione del presidente della Società ferroviaria *Philadelphia and Reading* — un'impresa nella quale sono investiti oltre dieci milioni di sterline di capitale inglese, ci offre una novella testimonianza della mancanza di stabilità e di congenita debolezza nella gestione d'una ferrovia americana.

Vi sono di certo, lo consentiamo, Società ferroviarie in America, la cui storia è così scevra di macchie come qualsiasi delle nostre Società inglesi: la storia d'una linea come la Centrale dell' Illinois contrasta tanto a quella dell'Erie, quanto il credito del Massachusetts a quello della Virginia o della Luigiana. Ma ad una sì grande distanza, quando è così difficile affermare coteste distinzioni, sapendosi che tanti giudici dei varii Stati dell'Unione sono creature di potenti capi di Società ferroviarie, mentre è malagevole sapere sino a qual segno giunga la loro giurisdizione, i casi occorsi, pochi mesi addietro, sono atti ad ingenerare nel pubblico inglese una grande sfiducia verso le imprese ferroviarie americane in genere. Si è visto ciò dopo la catastrofe dell'*Erie*, dell'*Atlantic and Great Western*, e della *Philadelphia and Reading*.

Abbiamo letto ne' giornali americani accuse dirette a provare che la recente guerra di ferrovie è stata messa a partito in enormi operazioni di aggiotaggio da coloro che dirigono la Società, o almeno da parecchi di essi. Le quali notizie qui da noi, o riescirebbero di grave danno pei ca-

lunniatori, o promuoverebbero l'immediato congedo degli amministratori in questione. Ora il passaggio della *Philadelphia and Reading* dalla direzione de' fratelli Mac Calmont di Londra nelle mani di tale, sotto la cui gestione cotesta linea nel 1876, mentre dava un dividendo del dieci per cento, finì col trovarsi in fallimento; di un individuo, che ha guadagnato la posizione attuale perchè, all'ultimo momento, ottenne il suffragio di circa centomila Azioni possedute dal Vanderbilt, — è un caso che non migliora punto le disposizioni inglesi, vista la politica ferroviaria americana. L'effetto preciso del voto si scorge dalle seguenti cifre:

Scrutinio del giovedì: voti per il sig. Bond 215,385; pel sig. Gowen 88,075; maggioranza per Bond 27,320.

Scrutinio del venerdì: per Bond voti 222,617, per Gowen 270,984; maggioranza per Gowen 48,367.

Dopo ciò, i signori Calmont immediatamente annunziarono che essi non contesterebbero l'elezione, e l'impresa fu così rimessa nelle mani del Gowen, in qualità di presidente e ricevitore.

S'intende che ora sarà condotta innanzi l'operazione su « Defevred Income Bonds », della quale i fratelli Calmont non avevano mai voluto sapere.

Ma si può domandare: che interesse ha il signor Vanderbilt di mescolarsi nell'elezione del presidente d'una linea rivale? Forse la seguente descrizione delle fazioni ferroviarie negli Stati Uniti gioverà a gettare un po' di luce su cotesto caso rimarchevolissimo.

Coloro che devono andare da Chicago a New York, possono scegliere fra tre linee: la New York Centrale, l'Erie e la Pensilvania; inoltre chi deve mandare merci in Europa non ha bisogno di spedirle a New York, perchè c'è più convenienza a servirsi della linea più breve pensilvaniana, che pel Delaware mette a Filadelfia, o della Baltimora ed Ohio, che mette a Baltimora sulla Baia di Chesapeak; e c'è poi l'alternativa del gran tronco traverso il Canadà, o del trasporto per acqua sui fiumi e grandi laghi. La gestione di queste linee è raccolta in poche mani. « Jewett, Scott (ora Roberts), Gawett, Gould e Vanderbilt sono i grandi padroni del tronco principale e della rete che vi si connette; essi maneggiano insieme, e insieme regolano un capitale di migliaia di milioni di dollari ». È questa una notizia fornitaci dal noto *Manuale delle ferrovie degli Stati Uniti* del sig. H. V. Bov. E siccome fra costoro si ripartisce la responsabilità dell'attuale guerra ferroviaria, così sarà bene considerare in che modo essi esercitino la loro azione in proposito.

Principiando dal sig. W. H. Vanderbilt, il quale intanto nel dicembre 1879 vendette 250 mila azioni della *New York Central Company*, possedute dalla sua famiglia, ad un Sindacato, la cui sede è stata poi trasferita nel nostro mercato, noi troviamo che egli è presidente della « New York Centrale », operante su 1100 miglia, quasi tutti tra New York e Buffalo, ed amministratrice d'un capitale di circa 40 milioni di lire sterline. Vice-presidenti di questa linea sono il sig. Cornelio Vanderbilt e W. K. Vanderbilt. Questa però è solo una piccola sezione delle linee di cui dispone Vanderbilt. Egli è anche presidente della litorale e meridionale del Michigan, che va da Buffalo a Chicago, e co' rami propri o esercitati comprende 1178 miglia; ed i nomi dei componenti la Direzione sono del tutto simili a quelli della New York Centrale. Ancora, il Vanderbilt è presidente della Centrale di Michigan, 801 miglia, quasi tutti tra Detroit e Chicago; e c'è poi la Meridionale del Canadà, lunga 404 miglia, che non è stata abbastanza proficua, ma ha reso la New York Centrale alternativa in confronto della grande Occidentale canadense. Tutte queste gestioni dispongono complessivamente di una percorrenza totale di circa 4,000 miglia.

La spiegazione, dal punto di vista del Vanderbilt, della guerra di tariffe da lui principalmente istigata, è fornita dal fatto, che le linee rivali da Chicago a Filadelfia e Baltimora hanno adottato tariffe più miti di quella vigente sulla linea che mette a New York, dando così un vantaggio a quelle due città; egli ripudia interamente il fatto che, essendo cotesté distanze più brevi, una tassa per miglio le autorizzi a tali riduzioni sulla tariffa della linea di New York. Niuna delle parti vuol cedere il passo nella contesa, ed ogni mutamento nella tariffa di New York ha il suo contraccolpo in quelle di Filadelfia e Baltimora.

Attualmente, un *quarter* di frumento può essere spedito da Chicago a New York per due scellini, ed a Filadelfia con la spesa di circa uno scellino e otto denari.

I rivali delle linee di Vanderbilt sono, in primo luogo, la Pensilvana, della quale è presidente il signor G. B. Roberts, che possiede 1,120 miglia, ed esercita la propria influenza su 2,900, a parte i canali. Oltre a ciò, mediante la Società pensilvana, della quale anche è presidente il Roberts, sono state aperte sottoscrizioni e fornite guarentigie per una vasta distesa, di circa 3,500 miglia, che tocca Chicago, S. Louis e Cincinnati, ottenendosi così una più potente combinazione. La New York, Lago Erie e Occidentale, col signor Ugo J. Jewett per presidente, è una linea meno poderosa, a cagione dei suoi imbarazzi finanziarii negli ultimi dodici anni, e perchè non è stata in grado di rattenere l'influenza della New York, Pensilvania ed Ohio — già Atlantica e Grande Occidentale — della quale è presidente il Devereux. Ma l'Erie possiede oltre mille miglia di ferrovia ed un capitale che supera i 30 milioni di lire sterline

La Baltimora e Ohio, presieduta dal sig. Giovanni W. Garret, è proprietaria e fittuaria di circa 1,600 miglia di ferrovie, che vanno direttamente da Baltimora a Chicago, ed ha fatto sempre ottimi affari, tanto che le sue Obbligazioni hanno goduto sempre in passato un forte premio sulla piazza di Londra. Finalmente vi è il signor Jay Gould, che si può dire il padrone di una rete, in grazia dei grandi mezzi di cui dispone, e che, fra le altre, dirige la Wabash, S. Louis e Pacifico con circa 3,000 miglia di ferrovia; della Chicago e Nord-ovest con pari estensione; della Chicago, Rock Island e Pacifico con 1,400 miglia; e della Union-Pacific con 1,820 miglia. È anche presidente della Missouri-Kansas e Texas (900 miglia), della Missouri-Pacific (1,500 miglia), e della Texas e Pacifico con 444 miglia in esercizio al giugno 1880.

La guerra delle Ferrovie scoppiò nel giugno dell'anno scorso, ed i suoi effetti sulle linee di Vanderbilt sono così espressi dai signori Melville, Evant e C.:

		Reddito netto dell'anno 1881	1880
New York centrale	stL.	2,576,000	3,060,000(*)
Lago e Michigan merid. . .	»	1,336,000	1,666,000
Michigan centrale.	»	436,000	668,000
Canadese meridionale . . .	»	139,000	246,000
	stL.	4,487,000	5,640,000

Rendita netta di 1,153,000, cioè di più del 20 per cento; e se le cifre della New York si fossero prodotte anche per la fine dell'anno, probabilmente la situazione risulterebbe peggiore. Per l'anno chiuso il 30 settembre, le cifre relative alle linee rivali sono le seguenti:

		Reddito netto dell'anno 1881	1880
Baltimora e Ohio.	stL.	1,415,000	1,597,090
	»	1,492,000	1,410,000
	»	3,521,000	3,394,000
	stL.	6,428,000	6,101,000

Sino al 30 settembre queste Società, eccetto la Baltimora e Ohio, avevano segnato un aumento nel reddito netto; e sebbene abbiano sofferto per la guerra delle tariffe, pure sono certamente meno colpite delle linee vanderbiltiane. S'è parlato di un arbitrato; ma si ha dall'America che il Vanderbilt non si curerà d'una sentenza arbitrale, che permettesse di abbassare le tariffe sulle linee conducenti a Baltimora e Filadelfia, più di quelle della ferrovia che mette a New York. Ora non è difficile intendere come, in tali circostanze, sarebbe assai vantaggioso per lui

(*) Chiusura dell'anno al 30 settembre.

il poter dominare una delle principali linee conducenti a Filadelfia, una linea che, come la *Philadelphia and Reading*, è la precipua rivale della Sociale pensilvana nel gran bacino della Pensilvania.

Come le nostre ferrovie inglesi, le linee americane sono state costrutte pezzo a pezzo, da un punto all'altro, senza seguire un piano generale; ed il risultato è, che il contrasto dei singoli sistemi è più intricato che qui non sia, e più fiera la concorrenza In Inghilterra vi sono non pochi presidenti, che si considerano piuttosto come i padroni, che come i servitori degli azionisti; ma in America, un presidente diventa, in realtà, il despota della impresa, specialmente quando la massa principale delle Azioni della Società da lui presieduta è in mano di possessori dimoranti in Europa, ed è perciò senza alcuna efficacia nelle quotazioni. Per parecchi anni, gli azionisti inglesi furono impotenti ad opporsi a Fisk e Jay Gould, amministratori dell'Erie, sebbene nel 1869, 1870 e 1871 il capitale sociale fosse cresciuto da 17 milioni di dollari a 70 milioni; e quando finalmente, nel marzo del 1872, i signori Mac Henry e Bischoffsheim rivendicarono i diritti della Società, dopo anni di inutili litigi innanzi a Tribunali corrotti, fu letto nelle colonne di questo giornale, che la vittoria fu ottenuta solo mercè il pronto esborso di 750,000 di dollari distribuiti ai direttori, giudici ed altre persone, per averli favorevoli nelle risoluzioni. Un tal metodo di procedura è affatto estraneo agli istinti degli azionisti inglesi, e quindi essi si trovano a discrezione dei « re delle ferrovie » d'America. Le sentenze delle Corti supreme sono valide pei possessori di Obbligazioni inglesi, ma pei nostri azionisti non valgono nulla; e stando così le cose, i nostri azionisti non hanno il menomo controllo sulla loro proprietà.

Noi possiamo difficilmente immaginare un corredo d'Azioni inglesi più imponente di quello raccolto recentemente dai signori Mac Calmont, e fatto da essi registrare in America, dove un'operazione di tal fatta è andata a male; e la medesima sorte è riservata ad altre consimili.

È ormai cosa fuori d'ogni dubbio che l'America ha urgente bisogno d'una solida legislazione ferroviaria; ed un'efficace legge generale sulle Ferrovie, applicabile a tutto il paese, sarebbe uno de' più segnalati favori da parte del Congresso degli Stati Uniti.

Nostre Corrispondenze

LA SUCCURSALE DEI GIOVI.

In seguito ed a schiarimento di quanto è detto nelle conclusioni della Relazione della Commissione governativa sul tracciato per Valle Scrivia, riferita nel nostro numero precedente, riceviamo dal sig. ing. L. Morino la seguente lettera, a cui di buon grado facciamo luogo:

Genova, 3 febbraio.

Preg. Signor Direttore,

Abbia la compiacenza d'assegnarmi un posticino nel suo autorevole giornale per correggere alcune inesattezze, che si divulgarono in questi dì, e che riguardano il nuovissimo mio progetto per la Succursale dei Giovi.

Passo sotto silenzio le inesattezze che riflettono il percorso, che da m. 20,717 dev'essere ridotto a m. 20,200; la pendenza della grande galleria, dal 15 0[00 al 14 0[00; la spesa, da L. 22,700,000 a L, 18,000,000; ed il tempo per la costruzione a soli 18 mesi, coi soli mezzi ordinarii; — quello che mi preme rettificare si è ch'io abbia fatto una *proposta* qualunque all'onorevole Comitato permanente, del quale a quei dì (cioè nel mese d'agosto) io ignorava l'esistenza.

Credo ancora alla libertà di parola e di ragionamento, e si fu appunto per questa credenza ch'io parlai confidenzialmente del mio progetto con qualche egregia persona; ma da questo ad una proposta formale, mi par che ci corra.

Una proposta ci fu, e questa, com'era mio stretto dovere, venne fatta più volte all'illustre mio ingegnere-capo Direttore.

Ora il mio progetto è fatto di pubblica ragione, e ciascuno può vedere se vi sia qualche merito in me d'essere stato il primo a proporre e propugnare il passaggio della nuova linea sulla sponda destra dei torrenti Secca e Pernecce, e di stabilire l'asse della grande galleria sotto il Passo dei Giovi, secondo l'andamento dell'esistente strada provinciale Genova-Alessandria.

Con distinta stima, di Lei

Devotissimo
Ing. LUIGI MORINO.

DEL LAGO DI GARDA E DEL SUO EMISSARIO IL MINCIO

(*Studii e considerazioni del Commissario ingegnere Jacopo Martinelli* — Mantova, tip. Mondovì).

Mantova, 31 gennaio

L'erudito ingegnere cav. Jacopo Martinelli, il nestore dei tecnici e degli idraulici della provincia di Mantova, al cui importante ufficio di ingegnere-capo dedica le più sapienti ed appassionate cure, rimise ai giovani ingegneri mantovani lo studio serio e profondo della questione del Garda e del suo emissario, dopo averne egli stesso svolti ed improntati gli elevati concetti con ampie ed estese argomentazioni.

La succitata sua recente Memoria, pubblicata, per espresso desiderio delle rispettive Rappresentanze, a cura ed a spese della Provincia e del Comune di Mantova, offre anche a chi non è tecnico (come lo scrivente, che ne seguì però le fasi di questi ultimi anni) argomenti di tale evidenza pratica, da escludere il carattere troppo scientifico che da taluno vi si volle attribuire.

Le lunghe ed intricate discussioni, avvenute in diverse epoche, delle varie Commissioni speciali, non furono approfondite come lo esigevano gli ardui problemi da studiare e svilupparsi con dimostrazioni efficaci.

La Memoria dell'ing. Martinelli descrive, in istile severo, ma piano, e direi quasi popolare, la parte che tocca gl'interessi materiali del territorio; mentre tratta la materia scientifica con calcoli, tavole e figure dimostrative, alla portata dei tecnici, i quali vorranno mettere a seria prova la loro intelligenza nei competenti studii.

Giammai si pensò ad istituire osservazioni idrometriche sul Mincio.

Studiate l'emissario, se volete interpretare i movimenti del lago affluente: dice e chiaramente esplica l'ing. Martinelli circa il livello delle acque del Garda. Il Mincio *non arginato* costituisce il maggiore errore, pensando di destinarlo a canale regolatore durante le piene del lago, tutte a danno ognor crescente di Mantova. Le condizioni idrauliche di esso divennero vieppiù infelicissime, e pel volume d'acqua potente che irrompe dal Garda in tempo di piena, e pel rigurgito del Po.

Adunque si studii un *radicale provvedimento, affatto nuovo.*

La modestia che circonda il prezioso volume dell'ingegnere Martinelli, vero conoscitore a palmo a palmo, per studio e lunga esperienza, dei bisogni idraulici del territorio mantovano di cui si parla, non potrebbe essere più encomiabile; avvegnacchè egli apertamente dichiara che, se i suoi ragionamenti trovassero altri che potessero provare essere inesatti od anche erronei, egli sarà felice almeno di aver dato impulso a sollecitare la soluzione del quesito, così diffusamente trattato nella sua Memoria.

Mi auguro quindi frequenti occasioni per ritornare su questo argomento di tanto vitale e pubblico interesse; ed ora speriamo che, specialmente i Mantovani, faranno tesoro della vera condizione di cose esposta luminosamente dall'ing. Martinelli, per seguire ben presto la via da lui additata.

M. M.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Ci scrivono da Milano che quella Giunta municipale, allo scopo di non ritardare in alcun modo l'approvazione del progetto della nuova linea di circonvallazione e della Stazione di smistamento al Sempione, e per conseguenza i benefizii che si attendono dalla esecuzione dei lavori progettati, ha deliberato di non fare alcuna nuova obbiezione intorno al progetto stesso e di pregare anzi il Governo perchè sia data mano il più presto possibile all'esecuzione delle opere relative.

La suddetta Giunta è addivenuta a tale deliberazione per la considerazione, che nel progetto studiato dall'Amministrazione ferroviaria dell'Alta Italia e presentato all'approvazione del Ministero, si tenne già il debito conto delle osservazioni e proposte, tanto della locale Camera di commercio, quanto della Deputazione provinciale.

><

L'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia ha fatto compilare un prospetto dei prodotti approssimativi delle linee della propria rete durante l'anno 1881. Da tale prospetto rilevasi che il prodotto complessivo raggiunto nello scorso esercizio ammonta a L. 113,000,000; e siccome i prodotti del 1880 sommarono in cifra tonda a L. 108,000,000, così nel 1881 si ebbe un maggior prodotto di L. 5,000,000.

><

Abbiamo da Pavia che quell'Amministrazione provinciale ebbe dal Ministero dei lavori pubblici partecipazione delle disposizioni date affinchè i lavori in corso per la linea Vercelli-Mortara-Cava Manara-Bressana-Broni, coi prolungamenti Pavia e Stradella, siano spinti con tutta alacrità, in modo da assicurare l'apertura all'esercizio della intera linea entro il corrente anno, e pel mese di agosto quella del tronco Stradella-Broni-Pavia.

In tal guisa, la linea di che trattasi, per la cui esecuzione la Provincia di Pavia anticipa al Governo i necessarii fondi, sarà una delle prime, se non la prima, tra quelle approvate colla nuova legge delle ferrovie complementari, che verrà aperta al pubblico servizio.

><

Sullo sviluppo ferroviario e di *tramways* nella provincia di Mantova, abbiamo le seguenti notizie:

La Provincia di Mantova, a nome e per conto pure di quella di Ferrara, presentò al Ministero regolare domanda di concessione della ferrovia economica Ferrara-Suzzara a scartamento normale, secondo il progetto tecnico dell'ingegnere cav. Alessandro Perego.

La stessa Provincia di Mantova incaricò 12 ingegneri, divisi in 4 squadre, per gli studii definitivi delle 4 linee di *tramways*, a vapore, sezione normale, Mantova-Ostiglia e Mantova-Montechiari con diramazioni (già concesse queste due linee alla Società Belga), non che Mantova-Asola e Mantova-Viadana ancora da concedersi.

I relativi progetti di dettaglio per l'esecuzione pare saranno fra breve presentati, specialmente quelli delle prime due linee già concesse.

Il Deputato provinciale per la parte tecnica e per la trattazione di tutte le pratiche inerenti è l'egregio ingegnere Bassoli di Suzzara, che vi dedica ogni sua cura ed operosità assidua.

Anche per la Suzzara-Parma devono essere prossimi i lavori da intraprendersi; ed oggi stesso (8 corr.) vi sarà in Mantova una riunione di tutti i rappresentanti delle Provincie e Comuni parmegiani e mantovani ed altri interessati, per decidere se la ferrovia Suzzara-Parma debba farsi a scartamento normale od a sezione ridotta.

><

Ci scrivono da Macerata che quell'Ufficio tecnico governativo per le ferrovie Macerata-Albacina e Macerata-Civitanova ha presentato all'approvazione del Ministero il progetto del tronco compreso tra la Stazione di Macerata (Piediripa) e quella di Macerata (Città), della complessiva lunghezza di m. 5,700.

L'importo totale dei lavori pel predetto tronco rileva alla somma di L. 1,150,000, delle quali lire 860,000 rappresentano l'ammontare delle opere da appaltare, e L 290 mila il costo delle espropriazioni e della provvista del materiale occorrente per l'armamento della linea e di quello fisso per le Stazioni, a cui l'Amministrazione si riserva di provvedere direttamente.

Parecchie sono le opere d'arte preventivate per mantenere la continuità delle acque e delle strade attraverso la ferrovia; e la più importante di esse è un ponte-viadotto, della lunghezza complessiva di m. 130 e dell'altezza di m. 18, diviso in 9 arcate, di 10 metri ciascuna. Oltre le opere d'arte, sono preventivate 4 case cantoniere, 5 casotti da guardiano, 9 passaggi a livello, ed una Stazione di arrivo a Macerata.

La lunghezza del tronco in parola è divisa in metri 2,600 di allineamenti retti, ed in m. 3,100 di tratti in curva, il cui raggio minimo raggiunge i m. 200. Le livellette della strada sono ripartite in m. 300 di orizzontale e m. 5,400 di pendenze, con un declivio massimo del 35 per mille.

Il costo medio chilometrico del tronco rileva a lire 200,000 circa.

><

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 30 gennaio al 4 febbraio corr.

Furono approvati i progetti di appalto:

Per la costruzione del tronco Condoleo-Bagnara, della ferrovia Reggio-Castrocucco;

Per la costruzione del tronco Bagnara-Palmi, della ferrovia medesima;

Per la costruzione del tronco Grotto-Villafranca, della ferrovia Parma-Spezia;

E per la costruzione del tronco Cajanello-Sesto Campano, della ferrovia Cajanello-Isernia.

Furono del pari approvati i progetti riflettenti:

L'impianto di un nuovo binario tra le Stazioni di Porta Nuova e Porta Susa a Torino:

La sistemazione di un tratto fra i chilometri 55 e 56 della ferrovia Taranto-Reggio;

Lo stabilimento del servizio dell'Economato nella Stazione di Verona, a Porta Vescovo;

L'escavazione parziale della Savenella principale di Idice e Quaderno, e delle inferiori secondarie in quella Cassa di colmata, nei Comuni di Medicina, Mo-

linella ed Argenta, in provincia di Bologna e di Ferrara;

La difesa frontale del froldo Barche nell'arginatura destra di Po, superiormente a Sermide, in provincia di Mantova;

E lo stabilimento di quattro battelli-fanali per la illuminazione del porto di Terranova Pausania, in provincia di Sassari.

Così pure furono ritenuti meritevoli di approvazione i tipi per fabbricati di Stazioni ed opere d'arte minori, lungo la ferrovia Reggio-Castrocucco.

><

L'Ufficio del Genio civile di Cuneo ha trasmesso al Ministero dei lavori pubblici il progetto del 1° tronco della linea Cuneo-Nizza per Ventimiglia, compreso tra Cuneo e Borgo San Dalmazzo. Unitamente al detto progetto ha pure presentato lo studio di una variante al tracciato diretto, onde toccare l'abitato di Boves.

Secondo il progetto per la riva sinistra del Gesso, ossia di quello più diretto fra Cuneo e Borgo San Dalmazzo, il tronco predetto misura la lunghezza di chil. 10, ed il costo relativo è preventivato in lire 850,000, escluso l'importo dei fabbricati delle Stazioni, delle case cantoniere, delle garette e dell'armamento.

Cal tracciato per Boves, la lunghezza del tronco è prevista in chil. 12 1|2, ed il preventivo della spesa, colla esclusione dei lavori non compresi anche nell'altro progetto, ammonta a L. 1,200,000.

><

La Direzione tecnica governativa per la ferrovia Parma-Spezia ha presentato all'approvazione del Ministero i progetti di tre tronchi della detta ferrovia, uno dei quali comprende la costruzione della grande galleria del Borgallo attraverso l'Appennino. Tali tronchi sono compresi tra Filattiera e Pontremoli; tra Pontremoli e Gunadi e tra Gunadi e Borgotaro.

><

Anche la Direzione tecnica governativa per la ferrovia da Faenza a Firenze ha presentato il progetto del tronco che comprende la traversata dell'Appennino. Questo tronco è compreso fra Crespino ed il fosso Canecchi, ed ha la lunghezza di m. 7,700. Sul medesimo ci vengono comunicati da Firenze importanti ragguagli, che per mancanza di spazio siamo costretti a rimandare al prossimo numero.

><

Sappiamo che sono corse trattative fra l'Amministrazione delle Ferrovie Romane e lo Stabilimento Ansaldo per affidare a questo la costruzione di n. 12 locomotive a sterzo dello stesso tipo delle 6 già affidategli dalla predetta Amministrazione.

><

Ci scrivono da Firenze che l'Amministrazione delle strade ferrate Romane è venuta nella determinazione di sottoporre alla sanzione governativa talune modificazioni alla tariffa differenziale in vigore pel trasporto dei materiali laterizii.

><

Sappiamo che l'Amministrazione delle strade ferrate Meridionali ha presentato al Ministero regolare proposta per l'attuazione della nuova tariffa pel trasporto del bestiame, della quale abbiamo parlato nelle *Informazioni* del nostro numero del 25 gennaio p. p.

><

Il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie Romane dopo avere, nella sua adunanza del 30 gennaio scorso, trattati alcuni affari d'interna amministrazione, prendeva le seguenti più importanti deliberazioni, cioè:

1. Approvava l'esecuzione dei lavori qui sotto indicati:

a) il maggiore rivestimento della galleria della Rossa, sulla linea Foligno-Falconara;

b) la costruzione del fabbricato viaggiatori e dei lavori necessarii all'impianto del Servizio merci a P. V. alla Stazione di Gallese;

c) il completamento della chiusura della via fra le Stazioni di Perugia ed Ellero e fra quelle di Montalto e Chiarone;

d) impianto d'una presa d'acqua a Caianello;

e) gli accordi col Municipio di Caserta per la costruzione del piazzale esterno della Stazione omonima;

f) la chiusura del piazzale della Stazione di Teano;

g) il riordinamento del piazzale della Stazione di Montevarchi;

h) la ricostruzione del ponte sul fosso Rustico, linea di Orte.

2. Deliberava gli accolli per la costruzione di 100 carrozze e di 12 locomotive;

3. Approvava l'accollo di varii generi occorrenti all'esercizio, cioè:

Pietrisco, lamiere di ferro, stoppa, e legnami da stecconati.

><

Abbiamo ricevuto da Parigi il primo numero d'una pubblicazione mensile intitolata: *Bulletin du tunnel du Simplon*, ed incominciata col gennaio p. p. La Redazione (Boulevard S.-Germain. 203 *bis*) si propone di riunire e coordinare nel *Bollettino* tutto ciò che concerne il progetto di un nuovo valico alpino, e specialmente il Sempione. Il Bollettino ha soprattutto lo scopo di mettere a disposizione del pubblico, e specialmente dei giornali, un complesso d'informazioni, che permettano loro di formare e difendere la propria opinione.

Noi auguriamo prospere sorti ad una pubblicazione, che non può non interessare nello stesso tempo l'Italia e la Francia.

Il primo numero è pure corredato di una carta corografica, e contiene articoli critici sui tunnel del Sempione e del Gottardo.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Novara-Pino. — Alle ore 9 ant. del 17 corr., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso le Prefetture di Milano, Novara e Como, si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto della provvista di varii ferri occorrenti all'armamento della ferrovia Novara-Pino, diviso in 3 distinti lotti come segue:

1.° lotto, scambii semplici e crociamenti diversi pel complessivo importo di L. 310,000; 2.° lotto, piattaforme diverse pel complessivo importo di L. 315,000; 3.° lotto, gru idrauliche, sagome, tubi, ed oggetti diversi in ghisa, ferro ed acciaio, pel complessivo importo di L. 87,000.

Consegna del 1° e 2° lotto entro mesi 6 dal giorno dell'ordine di esecuzione, e consegna del 3° lotto entro mesi 5 dall'ordine predetto, nelle Stazioni ferroviarie di Arona, Oleggio e Sesto Calende.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il solito certificato della Tesoreria pel fatto deposito,

La cauzione provvisoria e la definitiva è fissata rispettivamente come segue: L. 15,500 e L. 31,000 pel 1° lotto; L. 15,750 e L 31,500 pel 2°; L. 4,850 e L. 8,700 pel 3°, tutte in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia Novara-Varallo. — In seguito alla diminuzione di lire 5.10 0[0] fatta in tempo utile sul presunto prezzo di L. 110,044.20, ammontare del deliberamento susseguito all'asta tenutasi il 29 dicembre u. s, per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione dei fabbricati per Stazioni e case cantoniere coi relativi piazzali, e delle chiusure dei passi a livello nei tronchi di ferrovia Novara-San Benardino e San Bernardino-Fara della ferrovia Novara-Varallo (escluso il piazzale, il marciapiede e la fondazione della casa cantoniera per la fermata di Briona), si procederà alle ore 10 ant. del 22 corr., presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Novara, simultaneamente, al definitivo deliberamento della detta impresa a chi risulterà il miglior oblatore in diminuzione della presunta somma di L. 104,631.95, a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 6 dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare un certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 6,000, ed in L. 10,000 quella definitiva, ambidue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia Belluno-Feltre-Treviso — In seguito alla diminuzione di L. 7 25 per cento fatta in tempo utile sul presunto prezzo di L. 206,400, ammontare del deliberamento susseguito all'asta tenutasi il 21 dicembre ultimo scorso, per lo appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Belluno-Feltre-Treviso, compreso fra Biadene e Levada, della lunghezza di m. 7,842, in provincia di Treviso (escluse le espropriazioni stabili e la provvista dei ferri d'armamento e meccanismi per le Stazioni), si procederà alle ore 10 ant. di mercoledì 22 corr., presso il suddetto Ministero e presso la R. Prefettura di Treviso, simultaneamente al definitivo deliberamento della impresa a chi risulterà il migliore oblatore in diminuziona della presunta somma di lire 191,436, a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 10 dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare un certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 11,000, ed in L. 22,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovie venete interprovinciali — Nella seduta del 1° corr., l'on. Lugli presentò alla Camera dei deputati la relazione sul progetto di legge pel riscatto delle Ferrovie Venete interprovinciali. Egli propone l'approvazione del progetto, con alcune modificazioni di forma alle Convenzioni, modificazioni accettate dal Comitato e dalla Società Veneta, circa il contratto per l'esercizio ferroviario.

Ferrovie nella provincia di Udine. — Leggiamo nel *Giornale di Udine*, del 2 corr.:

Dall'assieme delle conferenze tenute fra la Deputazione provinciale e le Rappresentanze dei Comuni più direttamente interessati nelle nuove linee ferroviarie Udine per Parma e Latisana, Udine-Cividale e Casarsa-Motta, si può dedurre che, in massima, venne accolta con molto favore la iniziativa della Società Veneta, che ne assumerebbe la costruzione e l'esercizio.

Può anche ritenersi che le condizioni proposte dalla Società assuntrice furono generalmente apprezzate in senso vantaggioso, avendosi generalmente riconosciuto che il concorso richiesto dalla Provincia e dai Comuni corrisponde appena al 41 per cento di quanto dovrebbesi contribuire, qualora le ferrovie stesse venissero a costruirsi colle norme di legge. È bensì vero che in questo caso i Corpi morali tenuti al concorso sono ammessi anche a partecipare per 4 decimi alla eventualità dei profitti ottenibili dall'esercizio, mentre la Società Veneta riserva questi a suo esclusivo vantaggio; ma le eventualità di un utile sono troppo illusorie per una Provincia, per potervi fare serio assegnamento.

Ferrovie dell'Alta Italia. — La Direzione dell'Esercizio ha pubblicato quanto segue:

Si previene il pubblico che, a cominciare dal giorno 21 febbraio corr., il carico e scarico delle merci a piccola velocità, ad eccezione di quelle sotto indicate, saranno eseguiti dagli agenti dell'Amministrazione, dietro il pagamento delle tasse rispettivamente stabilite dalle vigenti tariffe, nelle seguenti Stazioni:

Riomaggiore, Corniglia, Monterosso, Levanto, Bonassola, Deiva, Moneglia, Sestri Levante, Lavagna, Chiavari, Rapallo, S. Margherita, Camogli, Recco e Nervi.

Continueranno invece ad essere fatti ancora a cura e spese dei mittenti, e rispettivamente dei destinatarii, il carico e lo scarico delle merci seguenti:

Legnami in carri accoppiati, argille, asfalti, calce, carbone alla rinfusa, concimi naturali ed artificiali, ghiaia, mattoni, e finalmente le merci alla rinfusa, oggetto dell'annotazione N. 2 contenuta nella Tariffa speciale N. 28.

Resta sempre fermo per le Stazioni di Corniglia e Riomaggiore il disposto dell'Avviso al pubblico in data 14 maggio 1875, circa la esclusione dei colli indivisibili di grossa mole od aventi un peso superiore ai 200 chilogrammi ciascuno.

Ferrovie Romane. — Il cav. Galli, già facente funzioni d'Ispettore della sezione di Roma e trasferito poi a Firenze nella stessa qualità, è stato ora richiamato a Roma, e nominato Ispettore generale effettivo.

Nel congedarsi dai suoi dipendenti di Firenze, il cav. Galli è stato fatto segno alle più lusinghiere dimostrazioni di stima e d'affetto.

Il cav. Galli viene a sostituire il comm. Martorelli, che ha chiesto un anno d'aspettativa.

Ferrovie Meridionali. — Il Consiglio d'amministrazione delle strade ferrate Meridionali, in sua recente adunanza, prese le seguenti deliberazioni relative al personale:

Il signor ing. cav. Francesco Benedetti fu nominato Capo del servizio del Movimento e traffico;

Il signor ing. comm. Attilio Fedrighini è nominato Capo del servizio dei Magazzini;

Il signor ing. cav. Celso Panapasso fu nominato Capo del servizio della Manutenzione;

Il signor cav. Carlo Spongia fu chiamato ad assumere le funzioni di Delegato per l'esercizio delle linee della Sicilia.

Ferrovia suburbana a Napoli. — Scrivono da Napoli, 5, alla *Persev.*:

La Società di costruzione delle Ferrovie complementari italiane ha assunto la costruzione d'una ferrovia suburbana, di diciotto chilometri di lunghezza, che, partendo dal centro della città, da Montesanto, e traversando la collina con un traforo, riuscirà a Fuorigrotta, e di là per Bagnoli, Pozzuoli e Baia, giungerà a Miseno, a pochi minuti di distanza da Procida ed Ischia. Il progetto di questa ferrovia, che deve essere compita in due anni, è dell'ingegnere Melisurgo; ed essa riuscirà, credo, a ravvivare quella costiera occidentale del golfo, ch'era la più popolata di ville al tempo de' Romani, e conteneva le principali case di campagna di que' ricchi cittadini. Ora che s'è in gran parte bonificata l'aria del circondario di Pozzuoli, l'attenzione del pubblico si volge da quella parte, e si sente più vivo il bisogno di rapide comunicazioni con quelle stazioni balneari e con l'isole vicine, dove, con questa ferrovia, si giungerebbe da Napoli in un'ora, invece che in due e mezza come adesso.

Ferrovia sotterranea a Napoli. — Il *Pungolo* dà la seguente notizia:

La Giunta, nella tornata di ieri, sopra relazione dell'assessore Campodisola, approvò in massima il progetto di una strada ferrata sotterranea, detta *Metropolitana*, e diede incarico agli assessori Campodisola e Testa di studiare, tanto il progetto tecnico, quanto la parte legale.

Il tracciato si compone di due ferrovie, perfettamente distinte tra loro: una, a sezione ridotta, sopra le colline della città, il cui scopo sarà quello di riunire i villaggi fra loro; e l'altra sotterranea ordinaria, che riunirà i punti più lontani e interessanti della città.

Queste due ferrovie saranno riunite fra loro mediante un ascensore, impiantato alla Stazione del Vomero.

La ferrovia sotterranea conterà 13 Stazioni nei seguenti centri: Fuorigrotta, Mergellina, Vomero (sottoposto), Rione Principe Amedeo, Piazza Dante, San Gennaro dei Poveri, Cristallini, Reclusorio, Stazione della Ferrovia, Foria, Duomo, Posta e San Ferdinando.

Di queste Stazioni, quella di Fuorigrotta è la sola che sarà all'aperto; le altre tutte sotterranee, alle quali si accederà mediante *chioschi* impiantati per lo spaccio dei biglietti.

La partenza da ciascuna Stazione, e in ciascuna direzione, sarà ad ora fissa, alla distanza di dieci minuti.

I treni saranno composti di quattro classi distinte fra loro.

La trazione sarà ad aria compressa.

L'illuminazione sarà a gas, tanto nelle Stazioni che nei vagoni; i quali, essendo dei tipo svizzero, permetteranno il transito interno per tutta la lunghezza del treno.

Il tempo da impiegarsi da una Stazione all'altra è di tre minuti in media.

La fermata del treno a ciascuna Stazione sarà di mezzo minuto.

Dal progetto economico, presentato dalla Società al Municipio, si rileva che il costo dell'intera linea da costruirsi sarà di 24 milioni.

La durata della costruzione sarà di tre anni, impiegandosi gli operaj al lavoro il giorno e la notte.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie svizzere. — Nella seduta del 31 gennaio p. p. del Consiglio degli Stati, sul rapporto del sig. Wirz, furono accordate le concessioni per i *tramways* di Zurigo e di Berna e per la ferrovia del Seethal, e fu concesso l'aumento delle tasse pei viaggiatori sulla ferrovia Lago di Zurigo-Gottardo.

A proposito poi dei *tramaways*, il sig. Welti dichiarò che il Consiglio federale aveva avuto l'intenzione di presentare un progetto di legge generale per regolare le concessioni dei *tramways*, ma poi giudicò essere preferibile procedere in via di concessioni speciali per ciascun caso particolare, in attesa delle esperienze fatte.

Ferrovie francesi. — Leggesi nel *Progrès del'Est*:

La Compagnia delle ferrovie dell'Est ha inaugurato un nuovo sistema d'illuminazione per le vetture. Essa ha messo in prova, dal 23 gennaio p. p., alcuni apparati a gas compresso sulla linea da Parigi ad Avricourt e su quella da Parigi a Mulhouse.

Si cominciò ad illuminare, mediante tale sistema, otto vetture del treno 47: due di 1.ª classe, due di 2.ª, e quattro di 3.

Una nuova circolare ricevuta il 31 gennaio dai capi stazione di Nancy, Toul, Trouard, Lunéville, Blainville ed Avricourt, prescrive di estendere l'esperimento, illuminando a gas due vetture dei treni 37 e 38. Questi fanno il turno tra Parigi ed i punti estremi del percorso dei detti treni.

Ecco una descrizione sommaria degli apparati. Ogni vettura è munita di due recipienti, posti al disotto della cassa: due rubinetti di carico sono fissi ai branchi: essi sono protetti da un involucro metallico, il cui coperchio dev'esser sempre chiuso. Un manometro indica la pressione, ed una placca designa, per ogni pressione, il numero delle ore, durante il quale l'illuminazione può essere assicurata col gas immagazzinato. Un regolatore serve ad ovviare alle conseguenze del tremolio: esso riduce la pressione ad un grado normale.

Le lanterne, che sono alimentate da conduttori, hanno pressochè la stessa forma esterna delle antiche. Esse non s'aprono che all'esterno. Il becco può essere isolato dal conduttore.

Le vetture sono riempite alla Stazione di carico dagli agenti delle Officine. Del resto, dei vagoni speciali trasportano sulla linea una provvista di gas.

Ferrovie tedesche. — La Camera dei deputati di Prussia discute ora il progetto di legge concernente il riscatto di parecchie linee ferroviarie. Sembra assicurata una forte maggioranza a questo progetto. Il Centro ultramontano, contrario in sulle prime al principio del monopolio dello Stato, vi si unirebbe ora che questo monopolio per la Prussia è presso a poco un fatto compiuto.

Ferrovie serbe — Leggesi nell'*Indipendente* di Trieste:

A proposito dell'affare delle Ferrovie serbe, un dispaccio da Parigi reca in data del 3:

Da ieri è qui arrivato il Ministro serbo delle finanze, Mijatovic, per accertarsi essere ormai inevitabile la trista sorte che minaccia la sua patria. Com'è noto, nella concorrenza per la concessione delle ferrovie serbe, l'*Union générale* rimase vittoriosa, mercè le relazioni e brighe personali del sig. Bontoux. Ci fu anche una maggioranza nella *Scupcina*, che compiacentemente votò la somma per la progettata costruzione; ed il Principe sanzionò la concessione, malgrado che numerose deputazioni ed indirizzi gli esprimessero aperta disapprovazione.

Ora viene lo svolgimento fatale della cosa. L'*Union générale*, mediante l'emissione di 80 mila azioni ferroviarie, ricevette 40 milioni di franchi, mentre fino ad oggi l'opera di costruzione non è per anco incominciata. Il Governo serbo ha incaricato il ministro Mijatovic di fare pratiche presso il Governo francese in proposito di tali Obbligazioni ferroviarie dell'*Union générale*. L'inviato di Serbia presentò querela contro la fallita Società, ma il Governo serbo non riavrà i 40 milioni, nè le vie ferrate saranno costruite.

— Telegrafano da Parigi, 5, all'*Indipendente* medesimo:

Il Ministro serbo delle finanze si presentò al Ministro della giustizia della Repubblica, onde invocare il suo aiuto nell'affare delle ferrovie.

È omai accertato che la somma di 34 milioni è perduta per l'Erario di Serbia.

— Un dispaccio dell'*Agenzia Stefani* reca invece da Belgrado, 5:

Un dispaccio da Parigi di Mijatovic dice che la Serbia non ebbe nessuna perdita nel disastro dell'*Union générale*.

(A chi credere?).

Tunnel sotto la Manica. — Il *Daily News* annunzia che si è radunata a Londra una Commissione governativa, composta di membri del Dicastero del commercio, del Ministero della guerra, e dell'Ammiragliato, per esaminare se sia praticabile ed espediente la progettata gaileria sotto la Manica fra l'Inghilterra e la Francia.

Disastro in Inghilterra. — A compimento della notizia telegrafica riferita nel precedente numero, togliamo dai giornali inglesi:

Un terribile accidente ebbe luogo sabato sera sulla linea del North London Railway, a breve distanza dalla Stazione di Old Fort. Un treno da carbone vuoto aveva traversato il ponte di Fairfield-road, allorchè otto o dieci vetture si staccarono dal resto del treno, in seguito alla rottura d'una catena, e sviarono.

Il binario era così ingombro nel momento in cui un treno di viaggiatori, proveniente da Broad-Street e diretto a Blackwall, giungeva a tutto vapore. L'urto fu terribile: la locomotiva venne lanciata fuori delle rotaie, ed il primo vagone di viaggiatori venne fracassato.

Cinque persone, tra cui due donne ed un fanciullo, rimasero uccise, e parecchie più o meno gravemente ferite.

Disastro in America. — Sul terribile disastro già annunciato nel nostro numero del 18 gennaio p. p., il *Courrier des Etats Unis*, del 19, contiene i seguenti particolari:

Il treno diretto, denominato *Atlantic-train*, proveniente

da Chicago, aveva lasciato Albany diretto a New-York, alle ore 3.20 pom. del 13 gennaio: esso era in ritardo di 45 minuti. Per ricattarsi del ritardo, il treno correva con una velocità di oltre 40 miglia all'ora, quando poco dopo le 7 di sera, qualche dissesto nel serbatoio d'aria dei freni produsse un rallentamento, poi una fermata tra le Stazioni di Spuyten Duyvil Creek e di King's Bridge. Il conduttore Giorgio Hanford ordinò al serra-freno Melius di prendere una lanterna rossa e di percorrere a piedi il binario per segnalare ai treni provenienti nella stessa direzione che la strada non era libera.

Ma Melius non potè eseguire quest'ordine a tempo, poichè dopo 6 o 7 minuti, il diretto di Tarrytown giungeva a tutto vapore. I primi 10 vagoni del treno fermo erano vagoni-salon. Quello ch'era alla coda, l'*Idlewild*, venne fracassato dall'urto della locomotiva, ed il legname venne gettato, con una forza irresistibile, nel vagone che lo precedeva, l'*Empire*.

La maggior parte dei viaggiatori ch'erano nell'*Empire* poterono balzare a terra, ma parecchi di quelli che occupavano l'*Idlewild* rimasero o schiacciati nell'urto, o rinserrati tra i frammenti del vagone staccato. Due minuti dopo il colpo, il fuoco, prodotto dal rovesciamento del braciere dell'*Idlewild*, si sviluppò tra gli avanzi dell'*Idlewild* e dell'*Empire*.

Tutto il personale delle Stazioni non tardò ad accorrere per liberare gl'infelici sepolti tra quelle macerie e che mandavano grida strazianti. Si lavorò tutta la notte, e si estrassero otto corpi abbruciati in mdo da renderli irreconoscibili. Tra i feriti, circa una ventina, si trovavano un commissario di polizia di Nuova York, due senatori di Stato e dieci membri dell'Assemblea.

Il serra-freno Melius, al cui errore è imputabile il disastro, scomparve.

Notizie Diverse

Costruzioni navali. — Nella scorsa settimana venne felicemente varato, nel cantiere dei signori Orlando di Livorno, il magnifico piroscafo in ferro di 3,500 tonnellate, *Birmania*, appartenente alla Società Rubattino e C.

Questo nuovo piroscafo (dice il *Commercio di Genova*) è riuscito veramente degno della fama dei nostri costruttori italiani.

Destinato ai viaggi delle Indie, fu arricchito di tutte quelle comodità per cui i viaggiatori inglesi preferiscono già fin d'ora la linea italiana a quelle molte che solcano il mare fra il continente e la costa dell'Indostan.

Le macchine, pure costrutte dai signori fratelli Orlando, furono dotate di tutti quei perfezionamenti che l'arte ha saputo realizzare; sicchè deve ritenersi che questo nuovo piroscafo italiano potrà in tutto gareggiare con quelli che ci vengono dai famosi cantieri inglesi.

Noi ci congratuliamo sinceramente coi fratelli Orlando per l'opera egregiamente compiuta, e colla Società Rubattino, che, affidando all'industria nazionale questi importanti lavori, promuove lo sviluppo ed il perfezionamento della costruzione navale in Italia.

Società industriali ed istituti di credito. — Con R. Decreto del 22 gennaio p. p. (*Gazz. Uff.* del 31 detto mese), la Società anonima sedente in Pinerolo, col titolo di *Società anonima per la costruzione e l'esercizio d'un Tramway a vapore da Pinerolo a Perosa Argentina*, col capitale nominale di L. 750,000, diviso in 3750 Azioni da L. 200 ciascuna, e colla durata di anni 50, decorrendi dalla data del presente decreto, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto con modificazioni.

— Con R. Decreto del 5 d.° mese (*Gazz. Uff.* del 1.° corr.), la Società anonima per Azioni al portatore, sedente in Chiari (prov. di Brescia), col titolo di *Società anonima per la illuminazione a gas della città di Chiari*, col capitale nominale di L. 75,000, diviso in 300 Azioni da L. 250 ciascuna, e colla durata d'anni 25 decorrendi dalla data del presente decreto, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto con modificazioni.

Ufficii telegrafici. — Il 26 gennaio p. p., in Cicciano (provincia di Caserta) è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo, al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Telegrafia internazionale. — L'Ufficio internazionale delle Amministrazioni telegrafiche, residente a Berna, annunzia che è ristabilito il cavo sottomarino fra Giamaica e Colon (Indie occidentali).

I telegrammi per Colon e Panama riprendono il loro corso regolare colle tasse normali.

L'Ufficio suddetto annunzia inoltre che è pure ristabilito il cavo fra Nagaski e Wladiwostock. Quindi i telegrammi pel Giappone tornano ad istradarsi per la via normale d'Austria.

— L'Ufficio medesimo annunzia che sono ristabilite le comunicazioni dirette tra la Germania e la Gran Bretagna. I telegramm [illegible] ultima destinazione, eccettuati gli Ufficii delle isole della Manica, possono tornare ad essere istradati per la via Svizzera-Germania con tassa uguale alla via di Francia.

Telegrafi nella China. — Secondo i più recenti giornali della China, l'incaricato d'affari della Russia avrebbe tentato d'indurre il Governo imperiale ad attivare una linea telegrafica attraverso la Mongolia, allo scopo di unire le linee chinesi, che fanno capo a Trientsin e Shanghai, col sistema telegrafico russo. L'estensione di queste linee fino a Kiachta (confine della Siberia colla Mongolia) sarebbe di grandissimo vantaggio a tutti i forestieri residenti nella China, siano essi funzionarii o negozianti. Il Governo di Pekino non sembra però disposto ad assecondare i desiderii della Russia. Probabilmente le eccezioni da esso fatte valere contro tale progetto partono da riguardi puramente politici, perchè le tribù mongole, com'è noto, sono in gran parte desiderose di passare sotto il protettorato della Russia, ed è assai debole il legame che tiene unita la Mongolia alla China.

Canale di Panama. — A giudicarne dal modo con cui l'Impresa procede ai lavori d'esecuzione, parrebbe che l'apertura del gran Canale marittimo di Panama potesse farsi all'epoca prestabilita dallo stesso signor De Lesseps. Entro l'anno in corso, sarà, infatti, iniziata la creazione di un porto a Colon sull'Atlantico, corredandolo delle necessarie calate e capannoni, e raccordandolo colla ferrovia che attraversa l'istmo. Lo scavo del Canale sarà attivamente eseguito contemporaneamente in parecchi punti, e s'incomincierà l'arginamento di Gamboa per far deviare le acque del Chargres fuori della linea dei lavori, dovendo essere le stesse acque già sufficientemente indigate, quando i lavori di scavo taglieranno le Cordigliere.

Il posto scelto dall'Impresa per lo sbocco del Canale nell'Atlantico è stato adottato dalla Commissione superiore, e sarà colà costrutto il porto d'accesso, essendovi una baia protetta da una parte dalla stessa città di Colon, e dall'altra da una roccia naturale; in fondo alla qual baia trovasi la foce del fiume Folk, che resterà sulla linea del Canale.

L'acqua del Charges, utilizzata dagli agricoltori che ne mancano, darà alle proprietà un maggior valore, di cui già approfittano gli abitanti. Studii pratici si fecero alla Stazione quasi centrale di Emperador ed a Colon per la formazione dei terrapieni; come pure a Panama, ove si è tracciata una strada di due chilometri, con sterri discendenti fino a quattro metri. A questi lavori di sterro sono occupati una quantità di negri, di Americani e di Europei, senza che siasi dichiarato fra essi un sol caso di febbre gialla. Le malattie serpeggiano soltanto fra coloro che menano vita disordinata e trascurano le più elementari regole d'igiene.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Quasi nullo riescì nella scorsa settimana il mercato dei valori ferroviarii. Le Azioni della Società delle Meridionali oscillarono tra il 462 al 459.50, e chiusuro a 462; le Obbligazioni relative stazionarie a 278.50. E stazionario e quasi nominali rimasero le Palermo-Trapani, oro, a 278 circa; quelle in carta a 274; le Pontebbane a 445; le Meridionali austriache a 278.

Le Sarde, serie A, quotate a 273 e 273.50; la serie B a 270.50; le nuove a 276.

CONVOCAZIONI

Banca di Milano. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria e straordinaria pel giorno 22 corr. in Milano, sede della Banca (via Manzoni, 22), per comunicazioni del Consiglio, per la relazione dei revisori, per approvazione del bilancio e dividendo; per approvazione dell'annullamento delle Convenzioni stipulate coll'Unione Generale per l'aumento di capitale, e limitazione intanto delle operazioni al capitale sociale di 15 milioni di lire, e poteri al Consiglio per conchiudere nuove combinazioni circa l'aumento del capitale medesimo.

Società Ligure Lombarda per la raffinazione degli zuccheri. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 28 corr. in Genova, sede sociale (via S. Luca, 4), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione, per l'approvazione del bilancio 1881 e riparto degli utili, per modificazioni allo statuto sociale, e per la nomina di sette amministratori.

Società Fornaci alle Sieci. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 6 marzo p. v. in Firenze, sede sociale (via Borgo la Croce, 54) per presentazione ed approvazione del bilancio 1881, per aumento del capitale sociale, e per rinnovazione parziale del Consiglio d'amministrazione.

Avvisi d'Asta

Il 14 corr., presso la Prefettura di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione del tratto della strada nazionale da Aosta al Piccolo S. Bernardo, detto di *Pietra Tagliata*, fra l'abitato di Runaz ed il ponte di Esquilive, della lunghezza di m. 774.90, per il presunto prezzo di L. 74,324.41. Deposito interinale L. 6,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Il 15 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Perugia, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 4° tratto della strada Orviniense, dalla 2° curva dopo il ponte di Vallebona fino alla chiesa di S. Giacomo; lungo m. 1,326.45, per il presunto importo di L. 41,175.67. Lavori da eseguire entro un anno. Deposito interinale L. 2,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibero, ambedue in denaro o rendita D. P.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Prefettura di Messina, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della fornitura di 5 grue da impiantare nelle nuove banchine del porto di Messina, sul dato di L. 45,120, così ridotto pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 16 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Caserta, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale manutenzione della strada consortile da Capua per Grazzanise al quadrivio d'Arnone, della lunghezza di m. 15,861, per il presunto annuo canone di L. 11,600. Deposito interinale L. 1500, cauzione definitiva eguale ad un'annata del canone deliberato, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Il 20 detto mese, presso la Direzione delle costruzioni navali del 1° Dipartimento marittimo (Spezia), si terrà un'asta per la fornitura di **m. c.** 1010 di legname di quercia delle provincie meridionali d'Italia, di Toscana e di Romagna, per la presunta somma complessiva di L. 145,370. Consegna a termini del Capitolato. Deposito cauzionale L. 14,500.

— Sino al mezzodì del 22 detto mese, presso la Direzione del Genio militare in Roma, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo per la sistemazione parziale della Piazza d'armi al Castro Pretorio, sul dato di L. 23,280, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito cauzionale L. 2,400 in contanti o rendita D. P.

— Il 23 detto mese, presso la Direzione del Genio militare in Pisa, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di ampliamento per uomini e cavalli, da eseguirsi alla Villa di Cecina, per la complessiva somma di L. 78,000. Lavori da eseguire entro 360 giorni. Deposito cauzionale L. 8,000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Reggio Emilia, si terrà una 2° asta (deserta la 1°) per l'appalto della novennale manutenzione (dal 1° aprile 1882 al 31 marzo 1891) del tronco della strada nazionale da Reggio a Mantova, compreso fra la Porta Montanara di Reggio e l'abitato di Gualtieri, della lunghezza di 25,121.90 m., per l'annua somma di L. 12,227. Deposito interinale L. 1,500, cauzione definitiva eguale alla metà dell'annuo canone deliberato, ambidue in numerario o rendita D. P.

ROSSI CESARE, *Gerente.*

Elenco delle oblazioni a favore della Cassa Soccorso delle Strade Ferrate dell'Alta Italia per l'esenzione dallo scambio dei biglietti di visita pel Capo d'anno 1882.

(Cont. — 6° Elenco).

Salvaneschi G., Zinasco, L. 3; Croff E., Calcababbio, 2; Castelli G., Montanaro, 1; Taroni E., Valle, 1; Moja F., Desio, 1; Michieli M., Giarole, 2; Casaleggio G., Varallo Pombia, 1; Chiara C., id., cent. 50; Rissolio G., Vittuone, L. 2; Prato C., Milano, 2; Novelli G., Olevano, 1.50; Guerra D., Asigliano, 1; Dallera P., id., cent. 50; Moroni L., Cavatigozzi, L. 1; Sessa C., Parabiago, 1; Gianolio M., Villamaggiore, 1; Ravello L., Milano P. T., 5; Squillari A., id., 2; Siepi A., id., 2; Merlini F., Arcore, 1; Coggiola D., Vigevano, 1; Sibona G., id., cent. 50; Landoni E., id., id. 50; Pizzocaro A., id., id. 50; Squarzini E., id., id. 50; Granata A., id., id. 50; Bastico D., id., id. 40; Pollastro A., id., id. 25; Busca C., id., id. 25; Marziano A., id., id. 25; Bellazzi G., id., id. 50; Cargnoni A. id., id. 50; Ugazio G., id., id. 25; Grassi L., id., id. 50; Mensi C., id., id. 25; Riva P., id., id. 25; Bodda A., id., id. 25; Bocca G., id., id. 25; Providerò G., id., id. 25; Castoldi C., id., id. 25; Battaglia A., id., id. 75; Nizzoli G., Casale, L. 2; Segre G., id., 2; Cesari G. B., id., 1; Cantamessa G. B., id., 1; De Basio G., Como, 1.75; Colombo G., id., 1; Scotti L., id., 1; Timossi D., Oleggio, 2; Carpi V., id., 1; Verdoja E., id., 1; Bonetti E., Camerlata, 1; Giovanelli V., Legnano, 1; Draghi M., Certosa, 1; Bossi R., Camnago, 1; Bonsignari C. E., id., cent. 50; Boffi F., id., id. 25; Bossi V., id., id. 50; Andrino F., id., id. 50; Crespi A., Pieve Albignolo, L. 1; Orlandi C., Manerbio, 2; Mangini L., id., cent. 50; Nodari D., id., id. 50; Crovara L., S. Giorgio Casale, L. 2; Rizzini A., Milano P. G., 1; Ricasso A., id., 1; Sommaruga A., id., 1; Cinquanta G., Melegnano, cent. 50; Orini F., id., id. 50; Conti P., id., id. 50; Priola M., Ferrera, L. 1.50; Rabò E., Cemusco Merote, 2; Guicciardi L., Bressana, 1; Nicolini A., Moncalvo, 1.50; Sartiracca A., id., 1; Torreri D., id., cent. 50; Romano P., id., id. 50; Bobbio G. B., id., id. 50; Rizzi G. B. Mede, id. 50; Signorella rag. F., id., id. 50; Taceani A., Balzola, id. 1; Leppi B., id., id. 50; Demichelis L., id., id. 50; Deirano P., id., id. 50; Mangini F., Cremona, id. 50; Naluto C., id., id. 50; Ronchi L., id., id. 50; Ghisotti M., id., id. 50; Panizza E., id., L. 2; Scotti A., Monza, cent. 50; Bossi G., id., id. 30; Gherzi A., id., id. 20; Zuina A., Miradolo, L. 1; Cortese G., Borgomanero, 1; Cantini G., Arona, 2; Portalupi E., Borgo Lavezzaro, 1; Lolla G., id., cent. 50; Ferraris P., id., id. 50; Cerri S., id., id. 50; Tardani G., id., id. 50; Carossino S., Borgo Vercelli, L. 1; Rossi R., id., id. 50; Battasoli G., id., id. 50; Pagani L., id., id. 50; Merli A., Chiasso, L. 4; Gorio M., Bellinzago, id. 1; Spera G., Belgioiosa, id. 1; Brusco G., Pavia, id. 2; Lorenzi P., Pertengo, 2; Bodo A., id., cent. 50; Ceriani A., id., L. 1; Leone G., id., cent. 50; Galli A., id., id. 50.

Totale . . .	L.	108.65
» 4° elenco	»	893.15
Totale . . .	L.	1001.80

SOCIETÀ ITALIANA
DEI CEMENTI E DELLE CALCI IDRAULICHE
IN BERGAMO

con Officine in Bergamo, Scanzo, Villa di Serio, Pradalunga, e Palazzolo sull'Oglio

PREMIATA CON 12 MEDAGLIE ALLE PRINCIPALI ESPOSIZIONI
compresa la
Medaglia d'oro alla Mostra internazionale di PARIGI 1878

La superiorità di questi prodotti venne nuovamente confermata all'Esposizione di Parigi 1878, dove fra tutti gli Espositori Italiani congeneri fu

L'UNICA PREMIATA CON MEDAGLIA D'ORO

La Società dispone di una forza motrice di oltre *500 cavalli* e *di 40 forni a fuoco continuo*, e trovasi in grado di fornire oltre a *tremila quintali al giorno* e di praticare *i prezzi più convenienti* in qualunque genere di costruzione.

PREZZI per contanti o per assegno ferroviario.

ALLA STAZIONE DI BERGAMO	al Quintale
CEMENTO idraulico a lenta presa in sacchi con legaccio greggio . .	L. 1.80
CEMENTO idraulico a rapida presa in sacchi con legaccio rosso .	» 3.00
CEMENTO idraulico a rapida presa qualità superiore in sacchi con legaccio giallo	» 4.00

ALLA STAZIONE DI PALAZZOLO	al Quintale
CALCE idraulica di Palazzolo in sacchi con legaccio greggio . . .	L. 2.50
CEMENTO idraulico Portland in sacchi con legaccio bleu	» 5.00
CEMENTO idraulico Portland qualità superiore in sacchi con legaccio nero	» 7.00

RIBASSI proporzionali all'entità delle Forniture e **CONTI CORRENTI.**

I PRODOTTI DELLA SOCIETA' portano sul suggello in piombo al legaccio dei sacchi e sulle etichette dei barili la seguente MARCA di FABBRICA regolarmente depositata per ogni effetto di legge contro qualsiasi abuso.

Le somministrazioni a vagone completo offrono speditezza ed economia nei trasporti

Rivolgersi alla DIREZIONE della SOCIETA' in BERGAMO

BREVETTO REALE 8 OTTOBRE 1878

Privilegiata Fabbrica di
DINAMITE NOBEL
CAPSULE, MICCIE, e PRODOTTI CHIMICI

DELLA SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA IN **AVIGLIANA** (presso Torino)

Decreti Reali 14 dicembre 1873, 17 giugno 1875 e 24 giugno 1878

Fornitori esclusivi del Regio Ministero della Guerra

Questa **Dinamite** fabbricata sotto la vigilanza dell'Inventore signor Ingegnere ALFREDO NOBEL, possiede tutte le prerogative attendibili da questo utilissimo trovato, cioè: **Forza, Sicurezza, Economia di tempo e di utensili, e non pregiudicevole alla salute.**

Non devesi perciò confondere con tutte quelle **imitazioni pericolose** che pur troppo ingombrano oggidì il Commercio, con grande scapito dei Consumatori.

Dirigere le domande all'AMMINISTRATORE DELEGATO in AVIGLIANA (Provincia di Torino).

UFFICIO SUCCURSALE
dei giornali italiani ed esteri

Torino, via Finanze, 13.

Quest'Ufficio, che trovasi in diretta corrispondenza colle Amministrazioni di tutti i giornali d'Italia e dell'estero, s'incarica di ricevere gli abbonamenti e le inserzioni pei medesimi a prezzo di tariffa, offrendo le maggiori guarentigie di puntualità ed esattezza.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA
DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall'ing. comm. A. COTTRAU

SEDE E DIREZIONE: Napoli, 24, Strada Medina

Opificio Meccanico in Castellammare di Stabia e Savona

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA è la SOLA Ditta Nazionale che abbia conseguito le *maggiori ricompense* alle ESPOSIZIONI MONDIALI di Vienna del 1873 e di Parigi del 1878 ossia le Medaglie al ***Merito ed al Progresso*** a ***Vienna*** ed una Medaglia *d'oro ed una d'argento a Parigi.*

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA ha assunto la esecuzione dal gennaio 1871 al corrente anno 1880 di ben *1004 Ponti metallici* e di ben *31,864* **metri quadrati** di *Tettoie*, ossia i *nove decimi* all'incirca di tutti **indistintamente** i lavori di **simil genere eseguiti in Italia in detto periodo di tempo.**

Le **LIVRET-CHAIX** CONTINENTAL du mois courant est en vente dans es gares et les librairies, et chez MM., A. CHAIX et C., rue Bergère, 20, Paris,

1.er vol. Services français; avec cartes générales coloriées, des chemins de fer de la France et de l'Algérie. Prix: 1 fr. 50.

2.e vol. Services étrangers, trains français desservant les frontières, et services franco-internationaux, avec carte générale des chemins de fer du Continent. Prix: 2 francs. (Pour se rendre à l'étranger des divers points de la France, le voyageur n'a pas besoin de recourir au volume contenant les services français).

Chaque volume renferme, en outre, un guide-sommaire indiquant les principales curiosités à voir dans les villes importantes, les stations balnéarsie etc.

LE
FERROVIE ECONOMICHE
per l'Ingegnere
OTTAVIO MORENO

controllore del materiale
per la Società Italiana per le Ferrovie Meridional

TORINO, 1872
Tip. *Monitore delle Strade Ferrate.*

Un volume in-8° di pagine 240, al prezzo di L. 2.50.

TORINO — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, Via Finanze, 13.

ANNO XV. Mercoledì 15 Febbraio 1882. N. 7.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — Torino.

L'ESERCIZIO delle Ferrovie Italiane

(*Continuazione — V. N. 6*).

III. — *Partecipazione della Società e dello Stato al prodotto lordo* — Il prodotto lordo dell'esercizio, fatte le prelevazioni per i fondi di riserva e di rinnovamento, deve:

1° Compensare la Compagnia delle spese dell'esercizio e di quelle per gl'interessi e per l'ammortamento del capitale, che essa dedica alla intrapresa.

2° Compensare, per quanto è possibile, lo Stato, proprietario delle strade, degl'interessi del capitale speso nel costruirle o nel riscattarle, e dell'ammortamento di esso.

La Commissione accoglie il principio che ad entrambi questi legittimi interessi sia soddisfatto, innanzi tutto, mediante una *compartecipazione al prodotto lordo* dell'esercizio.

Il fatto, che in questi ultimi due anni 1879-1880 il prodotto lordo della rete continentale ha oltrepassato la somma dei 150 milioni, che aveva servito di base per stabilire, nelle Convenzioni Depretis, il canone dei 45 milioni, ingenera forse qualche dubbio e oscurità sul concetto stesso di quel canone. Infatti, come si è veduto a pagina 176, la compartecipazione dello Stato nell'anno 1879 sarebbe stata effettivamente del 30 per cento, del prodotto lordo (salvo il patto relativo al carbone), ma sarebbesi formata mediante una prima partecipazione inferiore al 30 per cento, rispetto ai primi 150 milioni del prodotto lordo; e di un'altra, del 42 per cento, rispetto alla parte eccedente i 150 milioni.

Questo mutare d'un tratto e sì grandemente la quota spettante allo Stato, colpisce i più, e sembra arbitrario. Quindi, per far cosa chiara e facile a dimostrarsi, ed anche più rigorosamente vera, la Commissione stima meglio di non adottare, come fondamento del contratto, il canone, ma bensì la *partecipazione al prodotto lordo.* Il lodevole intento poi di assicurare allo Stato una compartecipazione, che non debba mai discendere al disotto di una somma determinata per non mettere incertezze ne' suoi bilanci, (intento cui mira anche la proposta costituzione dei fondi di rinnovamento e di riserva), si raggiunge in gran parte, senza incorrere nei suindicati inconvenienti del canone, con lo stabilire a favore dello Stato un *limite minimo di compartecipazione*, ossia una somma minima, che la Società gli deve in ogni caso pagare.

Abbiamo enumerato poc'anzi gli eventuali pericoli di una compartecipazione a *coefficiente percentuale unico* e costante, sopra il prodotto lordo complessivo, che deriva dalle tre diverse unità di traffico. Non dobbiamo dissimulare però, che l'altro sistema, fondato sui *tre coefficienti diversi* a seconda delle tre diverse unità di traffico, che abbiamo dichiarato più razionale e più conforme alla esperienza, può per la sua novità sembrare ardito.

La Commissione, dopo maturo esame, considerando: 1° che l'applicazione del sistema stesso non presenta difficoltà, giacchè i prodotti lordi corrispondenti alle tre unità di traffico sono già tenuti distinti dalle Aziende ferroviarie, ed il sindacato del Governo si esercita nello stesso modo, tanto se quei prodotti sono colpiti distintamente, quanto nel caso contrario; 2° che cotesto sistema si presta, più di qualunque altro, a riconoscere e valutare gli effetti di quelle modificazioni di tariffe, delle quali si dirà in seguito; 3° che esso permetterà lo svolgersi del traffico dell'una, piuttosto che dell'altra unità, secondo che le condizioni economiche e commerciali del paese possono esigerlo; 4° che, se la Società volesse artificialmente svolgere il traffico di quella unità che è meno caricata dalla partecipazione (la grande velocità), il commercio

non avrebbe che ad avvantaggiarsene; — fu di unanime avviso, che in un futuro contratto si dia la preferenza a cotesto sistema.

La Commissione si è già dichiarata contraria al patto contenuto nelle Convenzioni Spaventa e Depretis, relativo al prezzo normale del carbone. Essa riconosce che questa condizione aveva più ragione d'essere nella prima che nella seconda; ed appunto perchè le sue proposte meno si allontanano dal sistema adottato nella seconda Convenzione, tiene per fermo che in un futuro contratto quella condizione debba essere esclusa.

Poche parole basteranno a dirne la ragione.

Innanzi tutto, secondo il concetto della Commissione, lo Stato, nel dare in affitto le proprie ferrovie, se da un lato rinuncia a possibili vantaggi finanziarii, non deve dall'altro dividere coll'esercente alcuno di quei rischi che, in parte almeno, possono dipendere dalla buona amministrazione dell'impresa. Ora, per il patto relativo al carbone stipulato nella Convenzione Depretis, l'esercente sarebbe stato quasi indifferente intorno al costo della principale materia di consumo dell'industria ferroviaria; inquantochè tutte le conseguenze dei contratti di compera, non fatti con avvedutezza commerciale, sia rispetto al tempo o alla quantità od alle condizioni, non venivano sopportate dalla Società, se non quando i prezzi d'acquisto avessero superato la media di quelli dei listini. Una delle obbiezioni di maggior valore contro l'esercizio ferroviario governativo, quella della poca attitudine del Governo, e delle difficoltà che esso incontra, nel comprare alla maniera degli industriali, risorge intera contro quella condizione, giacchè essa toglie all'esercente uno dei principali stimoli a fare, a tempo, buoni acquisti. Di più, fa sorgere la necessità di liquidazioni complicate sulla base dei prezzi dei listini del carbone e dei noli, sempre incerti e quasi sempre superiori ai prezzi veri delle grosse partite di carbone.

La Commissione dichiara quindi, ancora una volta, che, affittandosi le ferrovie, nessun altro rischio deve rimanere allo Stato, se non quello eventuale dipendente dalla diminuzione di qualche tariffa di trasporto, rischio che potrà trovare diretto o indiretto compenso nella migliorata tutela di altri interessi nazionali.

Riassumendo, la Commissione opina che i rapporti finanziarii fra lo Stato e la Compagnia debbano avere per base una compartecipazione dello Stato al prodotto lordo dell'esercizio, prelevati i fondi di rinnovamento e di riserva; che la compartecipazione non possa mai in verun caso discendere al disotto di un *minimum* stabilito nel contratto. La rimanenza del prodotto lordo appartenga alla Compagnia; però, se dai bilanci annuali di essa risultasse un dividendo per il capitale-azioni superiore ad una cifra percentuale determinata nel contratto, lo Stato avrà anche una *compartecipazione* a quel *prodotto netto*.

IV. — *Tariffe* — Abbiamo già esposto brevemente le ragioni d'ordine economico e politico, per le quali la Commissione crede opportuno:

1° che una tariffa convenzionale o normale, contenente tanto le tariffe ordinarie, quanto le norme per le tariffe speciali, studiate con molta cura le une e le altre, formi parte integrante del contratto;

2° che i prezzi dei trasporti fissati con questa tariffa normale non possano mai essere oltrepassati dall'una o dall'altra delle parti contraenti, senza che intervenga una nuova Convenzione da approvarsi dal Parlamento;

3° che la Società esercente possa di propria iniziativa proporre al Governo quelle diminuzioni delle tariffe normali, che stimerà opportune per ottenere un maggiore sviluppo del traffico. Queste modificazioni non dovranno però essere attuate se non dopo l'approvazione del Governo;

4° che lo Stato abbia facoltà, in casi speciali e quando sia ben constatato che l'interesse generale del paese lo richiede, di ordinare alle Compagnie l'applicazione di tariffe di trasporto inferiori alle normali. Allorquando lo Stato faccia uso di questa facoltà, e la Compagnia dichiari di non accettare quella modificazione per proprio conto, i vantaggi o le perdite derivanti dall'applicazione della nuova tariffa spetteranno allo Stato. La determinazione di questi vantaggi o di queste perdite potrà farsi a un dipresso colle modalità stabilite nella Convenzione Depretis;

5° che sia istituito, presso il Ministero dei lavori pubblici, un *Consiglio delle tariffe ferroviarie*, del quale facciano parte alti funzionarii del Governo, non che uomini versati nei commerci, nelle industrie e nell'azienda ferroviaria; e che tutte le questioni relative alle tariffe dei trasporti, e specialmente quelle sopra indicate ai numeri 2, 3, 4, vengano sottoposte allo studio del Consiglio stesso.

V. — *Treni ed orarii* — Le Convenzioni Depretis contengono diverse disposizioni intorno al numero ed alla velocità dei treni, nonchè i criterii per aumentarli o diminuirli in rapporto ai prodotti.

La Commissione, in massima, approva questo sistema, e crede poi necessario che nelle Convenzioni sieno definiti, il meglio che si può, gli obblighi dell'esercente e l'ingerenza del Governo in questa materia, non meno importante che delicata; perchè, se i treni sono insufficienti per numero o per velocità, riescono inadeguati al servizio pubblico e di ostacolo allo sviluppo del traffico; se eccessivi, diventano cagione di spese e di perdite ingiustificate.

VI. — *Costituzione del capitale e sede delle Società* — È necessario che le Società siano costituite su basi finanziarie salde, per ragioni di per sè ovvie e confermate anche dalla esperienza che già si è fatta in Italia, e di cui si è tenuto discorso nel Capo I di questa Relazione.

Il capitale-azioni vuol essere adeguato all'importanza dell'impresa, per la quale la Società deve acquistare il materiale mobile, gli attrezzi, i mobili, gli approvvigionamenti. Le Obbligazioni ed i Buoni, che costituiscono il passivo, non dovrebbero oltrepassare la metà del capitale-azioni.

Così facendo, la Società avrà una base molto sicura, e fruirà del credito con parsimonia, e quindi in condizioni favorevoli; e se per avventura il prodotto netto della strada in qualche anno diminuirà notevolmente, non dovendosi prelevare una somma troppo grande pel pagamento degli interessi e dell'ammortamento delle Obbligazioni, ne rimarrà sempre abbastanza per pagare un frutto

alle Azioni, e quindi ne sarà sempre vivo negli azionisti e nelle Società l'interesse a ben esercitare la strada.

Si può senza tema limitare alle Società d'esercizio il diritto di emettere Obbligazioni, anche perchè alle forti spese straordinarie richieste dall'aumento del materiale mobile, dal rifacimento dei binarii, dagli ampliamenti, e dai casi di forza maggiore, si provvede mediante appositi fondi di riserva; sicchè vengono meno quasi interamente le principali ragioni per cui le Società ferroviarie ricorrono all'emissione di Obbligazioni.

Per i motivi ampiamente svolti nel capo IV, non che per altri di indole tecnica che sarebbe facile di aggiungere, la Commissione ritiene poi opportuno che la sede delle Società e delle Direzioni generali non sia nella Capitale del Regno.

VII. — *Durata del contratto* — La Convenzione Depretis stabiliva che l'appalto durasse 60 anni, diviso in tre periodi, della durata di anni 20 ciascuno, e con facoltà alle parti contraenti di rescindere il contratto alla fine di ciascun periodo, previa diffida da intimarsi due anni prima della scadenza del periodo in corso.

La Commissione crede opportuno di tener ferma la durata di 60 anni, ma propone di dividerla in due soli periodi di trent'anni ciascuno. Quando una Società d'esercizio dura lungamente, s'avvicina sempre più alle condizioni della Società concessionaria: cresce in essa l'interesse di svolgere con ogni sollecitudine, ed anche con forti spese, il traffico, da cui ritrarrà in avvenire, forse non prossimo, e per sufficiente numero d'anni, il profitto sperato.

Di più, essendo la Società proprietaria del materiale mobile, degli attrezzi, dei mobili e di tutto il capitale circolante richiesto dall'esercizio della rete, e perciò dovendo sborsare un capitale. in Azioni e in Obbligazioni, molto più ragguardevole di quello ch'era richiesto dalle Convenzioni Depretis, è necessario, anche per motivi finanziarii, che abbia davanti a sè una vita più lunga.

VIII. — *Sindacato governativo* — Il contratto d'esercizio proposto dalla Commissione rende molto semplice, per quanto la complicata materia lo consente, il sindacato governativo; esso deve applicarsi principalmente al riscontro finanziario dei prodotti lordi dell'esercizio, essendo stabilita a favore dello Stato la partecipazione al prodotto lordo.

Delle spese non occorre occuparsi, tranne quelle che si debbono pagare coi fondi di riserva. Riscontrare i prodotti lordi dell'esercizio è più facile che sindacare le spese di esso.

Quanto al prodotto netto, cui eventualmente lo Stato parteciperebbe quando il dividendo della Società superasse una determinata somma, non sarebbe necessario un riscontro speciale, eccettuato quello di rivedere la regolarità dei conti, come han diritto di fare i sinduci della Società, ed anche i singoli azionisti.

Intorno al modo di esercitare efficacemente questo sindacato, all'ordinamento dell'Ufficio che lo deve compiere, non che alla sorveglianza che il Governo deve avere su tutto l'esercizio delle ferrovie, rimandiamo alle notizie, considerazioni e regolamenti stampati nel *Riassunto*.

(*Continua*).

IL RISCATTO
DELLE FERROVIE INTERPROVINCIALI VENETE,
PISA-COLLE SALVETTI E TUORO-CHIUSI

Abbiamo ricevuto la Relazione dell'on. Lugli (a nome della Commissione composta degli on. Mordini *presidente*, Di Lenna *segretario*, Agostinelli, Lucchini Giovanni, Podestà, Righi, Romanin-Jacur, Seismit-Doda, e Lugli *relatore*) per l'approvazione del progetto di legge relativo alle Convenzioni pel riscatto delle suddette ferrovie: Relazione presentata alla Camera dei deputati nella seduta del 1° corr., e che noi abbiamo annunciata nel precedente numero.

Questa Relazione è pienamente favorevole al riscatto di cui si tratta; e mentre sarebbe per noi superfluo il riferirne la parte in cui si analizzano le dette Convenzioni (già da noi testualmente inserite nei nostri numeri 31 e 32 del 1881, insieme colla Relazione ministeriale), crediamo invece opportuno di riprodurre quei brani, in cui si chiariscono le ragioni di opportunità e convenienza del riscatto proposto.

Ecco le parole dell'on. Lugli:

ONOREVOLI COLLEGHI! — La vostra Commissione, chiamata ad esaminare il disegno di legge che tratta del riscatto di alcune linee ferroviarie dello Stato concesse ad alcune Provincie del regno, volle a me affidato l'onorifico e delicato incarico di dirvi il come ed il perchè dessa decise di proporvene l'accettazione. Spetta dunque a me questo onore, a me che in qualche occasione mi sono addimostrato, in massima, poco tenero dei riscatti, come quelli che talvolta riescono onerosi alle finanze dello Stato, lasciando traccie lunghe e perturbatrici nell'andamento dei servizii molteplici cui sono chiamate le strade ferrate.

Se non che vi sono eccezioni degne di tutta la considerazione, e tali da far persuasi anche i più riottosi nel dovere adottare provvedimenti opposti. Ed i riscatti delle ferrovie di cui è parola formano appunto una di queste eccezioni.

Una suprema necessità di cose, creata per circostanze diverse che inutile sarebbe qui di ricordare, nel mentre impose al Governo il dovere di studiare quali provvedimenti potrebbero opportunamente venire presentati per addivenire al riscatto dei due tronchi ferroviarii di Tuoro-Chiusi e Pisa-Collesalvetti, il primo concesso alla Provincia dell'Umbria, l'altro a quella di Pisa, — ragioni di alta convenienza lo indussero del pari a doversi occupare delle altre linee appartenenti alle Provincie di Vicenza, Padova e Treviso, sottoponendo al vostro esame il riscatto delle ferrovie *Vicenza-Thiene-Schio*, concesso alla Provincia di Vicenza, e quello delle altre due linee, *Vicenza-Treviso* e *Padova-Bassano*, la cui concessione fu data ad un Consorzio costituitosi fra le dette tre Provincie.

Dissi ragioni di suprema necessità, parlando del proposto riscatto delle due linee *Tuoro-Chiusi* e *Pisa-Collesalvetti*; nè mi parve dire cosa poco esatta, inquantochè codesti due tronchi ferroviarii essendo parte integrante di due linee arteriali, quali sono la *Pisa-Roma* e la *Roma-Firenze*, da riguardarsi come complemento necessario della rete delle Strade ferrate Romane, avvenuto, per parte dello

Stato, il riscatto di codesta rete, quello dei due tronchi suindicati non era, e non è che una legittima, e si direbbe quasi necessaria, conseguenza del primo, se vogliamo davvero avviarci verso quello stabile assetto delle nostre ferrovie, che ha formato l'oggetto di lunghi e poderosi studii, e che sta in cima ai nostri desiderii; giacchè, o signori, è vano lo sperare, finchè perdura lo stato di precarietà, di fare risentire al paese tutti i beneficii di cui le strade ferrate sono capaci.

Del resto, la necessità del riscatto di codesti due tronchi esercitati dall'Amministrazione delle Strade ferrate Romane, venne diggià solennemente riconosciuta dalla Camera stessa, allorquando, nell'approvare lo schema convertito nella legge del 29 luglio 1880 per il riscatto delle dette ferrovie, dessa consacrava in apposito ordine del giorno la opportunità, del riscatto dei due tronchi ferroviarii in parola, e faceva invito al Governo di procedere colle Provincie concessionarie alle opportune pratiche.

Nè, ad avviso della vostra Giunta, puossi disconoscere la convenienza che vi ha di procedere, per parte dello Stato, al riscatto altresì di quelle altre linee ferroviarie, di cui si resero concessionarie le tre Provincie venete, vuoi per l'importanza che presenta taluna di codeste linee, così nei rapporti commerciali che militari; vuoi perchè il Governo, reso padrone delle linee medesime, incontrerà minori difficoltà nella soluzione del problema dello stabile assetto delle nostre ferrovie, che è la mira, come si disse, a cui dobbiamo avere più specialmente rivolto il nostro sguardo.

La convenienza del riscatto di codeste linee venne altresì accennata dalla Commissione parlamentare che studiò il disegno, divenuto poscia legge dello Stato, per un'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie italiane e per il provvisorio esercizio della rete dell'Alta Italia; e venne posta in maggiore evidenra dall'importante discussione che ebbe luogo intorno a quel progetto di legge.

Se a tutto ciò si aggiunga che le Provincie interessate avendo di già avanzate domande al Governo al fine dl venire sollevate dai gravi oneri a cui si erano per la loro costruzione sobbarcate (di talchè si aveva dalle insistenti dimande delle medesime un argomento per dedurre che il riscatto avrebbe potuto conseguirsi senza gravi sacrificii per parte dello Stato), pareva che anche per ciò la convenienza risultasse evidente; e fu così che il Governo si trovò impegnato di occuparsi dell'argomento, i cui studii condussero al riscatto, in base ai patti che formano l'oggetto della relativa Convenzione sottoposta alla vostra sanzione.

E per verità, la opportunità e la convenienza di venire in aiuto alle Provincie venete mediante il riscatto delle linee, che desse avevano con nobile slancio e con tanti sacrificii costruite, si presentava con maggiore evidenza dacchè la legge del 29 luglio 1879 per le ferrovie complementari era stata promulgata e trovavasi in pieno svolgimento; e dal momento che questa era informata al concetto di provvedere con *equa proporzione* alla viabilità ferroviaria in tutte le provincie del regno.

Conseguenza immediata di codesto principio sarebbe stata, senza forse, quella che alle Provincie venete in genere, ed alle Provincie di Vicenza, Padova, Treviso in ispecie, sarebbe stata dalla legge suddetta fatta una più larga partecipazione, se desse con mezzi propri non avessero poco tempo prima costruite quelle linee, che formano l'oggetto della nostra disamina.

La vostra Commissione ha riconosciuto che, se nella legge del 29 luglio 1879 delle ferrovie complementari è stata inscritta nella tabella *B* (2ª categoria) la linea *Bassano-Primolano*, ciò ha potuto farsi perchè la *Padova-Bassano* esisteva, chè altrimenti in detta categorie si sarebbe veduta segnata l'intera linea *Padova-Bassano-Primolano*; ha riconosciuto del pari che, se la *Vicenza-Treviso* (la quale accorcia di ben 20 chilometri la linea *Vicenza-Padova-Mestre-Treviso*, e raddoppia la potenzialità della detta linea, potenzialità tanto reclamata nei rapporti militari e commerciali) non fosse stata costruita, avrebbe trovata la sua naturale sede fra le linee di 1ª categoria, segnate dalla tabella *A* della citata legge del 29 luglio 1879; essendo dessa considerata, e ben a ragione, come conseguenza e complemento della ferrovia Pontebbana, e come grande arteria diretta a congiungere la valle del Po col Friuli e coll'Illirico; mentre poi non è a disconoscersi la importanza, come linea d'interesse locale, dell'altra *Vicenza-Thiene-Schio*, la quale, se non eseguita, sarebbe stata indubbiamente degna di venire dal Governo accolta fra quelle dell'articolo 10 della più volte citata legge.

Se adunque da noi non si volessero prendere in considerazione veruna le dimande avanzate dalle Provincie di Vicenza, Padova e Treviso, le quali chiedono, mediante il riscatto, di venire, se non in tutto, almeno in parte sollevate dagli oneri gravissimi cui si sono sottoposte per anticipare la costruzione di quelle linee che la nuova legge non avrebbe potuto dimenticare, noi verremmo così ad infliggere loro un danno ed una grave pena, solo perchè ebbero il torto della coraggiosa e nobile iniziativa, quando le Provincie consorelle si mantenevano nella inazione, e aspettavano che l'impulso loro venisse per parte del Governo. Ciò, o signori, è assurdo, e (consentitemi la parola) quasi immorale.

Se adunque codesta non può essere la consegnenza cui si vuole pervenire, è forza convincersi che ragioni di convenienza, di equità, impongono che anche il riscatto delle ferrovie interprovinciali venete debba venire benevolmente accolto, al pari delle due linee che si innestano fra la rete delle Romane, e che, come dissi, formano un complemento necessario della rete medesima.

Prese quindi in esame le singole condizioni delle Convenzioni, dimostratane la convenienza, ed accennata pure una lieve modificazione di forma introdotta in quella relativa alle ferrovie venete di concerto col Consorzio interprovinciale, il Relatore così conchiude:

Converrebbe ora, o signori, che ci occupassimo della questione da taluno mossa, e cioè sulla convenienza o non di riassumere in un unico disegno di legge Convenzioni che riguardano tre contratti distinti. Due parole ci sembrano sufficienti per addimostrare che, se è vero che al riscatto delle linee contemplate dalle tre Convenzioni, il Governo è stato più specialmente condotto dal riflesso di potere, col possesso delle linee, meglio avviare la soluzione del problema che riguarda l'esercizio futuro delle Ferrovie del regno; se è vero del pari che i riscatti medesimi riguardano linee di cui si erano rese concessionarie 5 Provincie del regno, per la cui costruzione fecero sacrifizii non indifferenti, mentre dei beneficii ne sono partecipi e lo Stato mediante le imposte, ed i cittadini tutti che ne usano; se sussiste, come non è dubbio, che ragioni di

equità e di giustizia militano in favore di tutte le 5 Provincie indistintamente; se tuttociò è verità, pare alla vostra Commissione non si possa muovere appunto se un unico disegno contempla i riscatti appartenenti a diverse Provincie, per quanto questi sieno consacrati da tre distinte Convenzioni.

Egli è perciò che la vostra Commissione, come a conclusione finale dei suoi studii, vi propone a mio mezzo di approvare il disegno di legge, quale venne dall'onorevole Ministro dei lavori pubblici, di concerto con quello del tesoro, presentato; persuasa com'è di raccomandarvi cosa vantaggiosa alla Provincie interessate, utile del pari agli interessi dello Stato.

LA SUCCURSALE DEI GIOVI

Ci pervennero da Genova tre fascicoli degli Atti del Comitato permanente della Succursale dei Giovi: il 1° contenente una *Memoria dimostrativa* del Comitato medesimo, in data 24 novembre 1881, sottoscritta dai relatori Gerolamo Boccardo, Giovanni Argenti ed Edilio Raggio; il 2° intitolato *Aggiunte alla Memoria dimostrativa*, in data 9 gennaio 1882, e sottoscritto dai detti relatori; ed il 3° contenente una lettera dell'ing. cav. Pietro Tortarolo *Sulle condizioni di esercizio della Ferrovia dei Giovi*, in data 3 corr. mese, diretta al sig. comm. G. Millo, presidente della Camera di commercio ed arti di Genova.

Di quest'ultimo documento crediamo dover offrire particolare ragguaglio ai nostri lettori, sì per la competenza dello scrittore, e sì pel valore delle considerazioni svolte nella lettera intorno ad una questione che ora tanto si agita.

Premesso che non si tratta se non *di un giudizio e di una apprezziazione del tutto individuale*, e che « l'alto ufficio che gli è dato nell'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia non ha alcun rapporto con questo scritto, se non in ciò che per avventura lo ha posto in grado di conoscere i fatti che afferma », l'egregio Autore dichiara che: « con l'intento di giovare alla chiarezza espositiva, raccolse separatamente in una prima parte quelle notizie che, riguardando le spese dello esercizio, o le difficoltà nascenti dalla acclività della linea, o la sua limitata efficacia rispetto ai trasporti da compiere, o simili altre quistioni, appaiono d'ordine tecnico; raccolse del pari tutte insieme. in una seconda parte, quelle notizie che, riguardando la quantità delle merci che vengono trasporportate, od il loro incremento graduale, o la loro destinazione, appariscono invece di natura commerciale.

« E finalmente, considerando l'alta autorità, che in ogni quistione attinente agli scambi od al movimento commerciale compete all'illustre Consesso da lui (comm. Millo) presieduto, gli è parso conveniente indirizzargli queste informazioni; ed in ciò fare ha avuto fiducia che la grande loro opportunità possa loro promuovere benevola accoglienza ».

Dopo ciò. noi vorremmo poter seguire lo scrittore nelle sue diligenti osservazioni, corredate di molte cifre; ma non consentendocelo lo spazio e l'abbondanza d'altre materie, dobbiamo limitarci a riferire le conclusioni di questo scritto, che ci sembra veramente degno di attenzione.

Eccone l'ultimo capitolo:

XX. Tanto nelle cose tecniche, quanto in quelle che riguardano il traffico, ho esaurite quelle informazioni più importanti, che non dovrebbero essere ignorate o neglette nella scelta d'un nuovo passo attraverso l'Appennino.

Non le ho esposte nella forma denudata di ogni commento, la quale prevale nella formazione di semplici tavole statistiche. Ho data invece un'interpretazione diffusa dei fatti narrati: anzi mi son valso delle condizioni accertate al dì d'oggi, per congetturarne le condizioni del domani.

La lode od il biasimo, relativamente ai pregi od ai difetti speciali dei varii progetti di *Succursale*, non si trova nel precedente scritto, poichè nessun progetto è ivi assoggettato a discussione, e neanco a semplice esame.

Certamente, segnalate le false spese d'esercizio imposte dalla cattiva condizione della linea, dimostrato il grande risparmio che sarebbe procurato invece da una linea di più mite acclività, metto in luce implicitamente la convenienza di evitare ogni progetto che ammetta le troppo grandi pendenze.

Del pari, provato che le medesime riducono a limitata efficacia la linea, tendo implicitamente alla medesima conseguenza. E quando dimostro che l'efficacia cumulata e complessiva della linea esistente, e insieme della futura *Succursale*, sarà metà più grande nel caso che entrambe concorrano a Busalla, che non nel caso in cui divergano verso qualsivoglia altra direzione, ammetto implicitamente che le succursali, che si allontanino dalla Scrivia, sono da posporre.

Finalmente, quando suppongo che tutto il commercio della valle alta del Po, ed insieme tutto quello d'oltre Alpe, possa muoversi per una nuova via, che non vada per la valle di Scrivia; e nello stesso tempo dimostro che la strada attuale non basterà, fra cinque o sei anni, al solo commercio della Lombardia e dell'Emilia, vengo a dimostrare implicitamente che, se una nuova via esistesse, la quale attraversasse l'Appennino in qualsiasi località a ponente dei *Giovi*, l'esistenza di questa via non dispenserebbe dalla necessità di costrurre fra pochi anni una *Succursale* tendente alla valle della Scrivia. Onde sono implicitamente biasimate le *Succursali* tutte che se ne allontanino.

Queste induzioni mi paiono fluire direttamente, come conseguenza spontanea, dalla posizione dei fatti. Se io non le avessi segnalate, un esame meditato delle cose le avrebbe fatte nascere nella mente di chi leggerà.

Queste dichiarazioni rivelano un sentimento recondito, che nasce dalla persuasione che: in un tema dal quale venne tanto profondamente commossa l'opinione pubblica, è molto difficile non cadere in parzialità. Ora ogni mente eletta, ogni carattere alto vorrebbe certamente riuscire tanto imparziale, quanto può esserlo una nuda esposizione di cifre numeriche.

— Il *Corriere Mercantile* dell'11 corr. (dopo aver già annunciato con lode l'opuscolo dell'ing. Tortarolo) dice di aver sotto gli occhi un nuovo progetto di Succursale al piano inclinato dei Giovi, firmato dai signori prof. F. Carosio Rocca ed ingegnere Cesare Gamba, il quale gli sembra degno di

seria considerazione; e ne riferisce le seguenti indicazioni generali:

« Il tracciato si diparte dalla ferrovia esistente alla fine del piano della Stazione di Bolzaneto, risale la Valle della Polcevera a levante, e quasi parallelamente all'attuale ferrovia, la traversa passando sopra la piccola galleria che si trova in fine della Stazione di Pontedecimo; e passato in viadotto il torrente Riccò, prosegue sull'altipiano di Campomorome; traversa quindi il rio Gioventina, e riesce alla Stazione di Campomorone. Da questo punto, seguitando il torrente Verde fino al ponte detto della Ferriera (e dopo diverse altre traversate), con la grande galleria nell'Appennino, a levante di Monte Montaldo riesce nella Valle della Scrivia prima di Borgo-Fornari, e va a raccordarsi alla ferrovia esistente a m. 50 al sud del ponte sul torrente Traversa.

« Lo sviluppo totale di questo tracciato misura m. 19,970, contro m. 15,681 fra gli stessi punti per la ferrovia esistente, e così risulta un aumento di percorso, secondo il progetto, di m. 4109. — La pendenza massima, secondo il progetto, fra Genova e Pontedecimo, o meglio Campomorone, è di m. 15.16 p. 00[00, e fra Campomorone e Borgo Scrivia m. 16.50; mentre la massima pendenza della ferrovia esistente fra Genova e Pontedecimo è di m. 12.672 e fra Pontedecimo e Borgo Scrivia m. 34.964. — Secondo il nostro tracciato, la parte in galleria è di m. 9,250, colla pendenza uniforme del 15.20 p. 00[00, tranne una galleria (di m. 100 che ha la pendenza del 16.50 p. 00[00); e la parte scoperta è di m. 10,720, dei quali m. 5,650 da Bolzaneto alla Stazione di Campomorone, colla pendenza del 15.16 p. 00[00; m. 4,820 con quella del 16 50 p. 00[00; e m. 350 orizzontali. L'ordinata del punto culminante è m. 352.45. — Con un pozzo di m. 70 di profondità nel torrente Busalletta, la grande galleria resta divisa in due tratti, di m. 2,500 l'uno e m. 1,800 l'altro, ma con altri pozzi praticabili in entrambi questi tratti. — Per ciò che riguarda le opere d'arte più importanti, si riscontrano in tale tracciato 6 ponti, di un'altezza massima che varia fra i m. 11 e m. 16; e 5 viadotti, che nelle loro massime altezze variano fra m. 20 e m. 26.

« In ultimo, il costo dell'intiero tronco a doppio binario s'è calcolato in un massimo di 20 milioni, e ciò in base al costo chilometrico assegnato, in seguito ad accuratissimi studii, in altri progetti di Succursale, che si sviluppano in condizioni molto difficili, e necessitano opere d'arte di assai maggiore importanza ».

Informazioni Particolari
DEI *MONITORE*

L'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, desiderando che nello studio per le nuove Officine da costruirsi in Torino s'introducano le più utili migliorie già in uso presso altre Amministrazioni ferroviarie, onde rendere il lavoro più spedito ed economico, ha deliberato che una Commissione tecnica si rechi all'estero per visitare le più importanti Officine di Strade ferrate.

La Commissione sarà composta dell'ingegnere-capo del Servizio del Materiale, di due Agenti superiori, uno per la Manutenzione e lavori, l'altro pel Materiale, i quali dovranno redigere il progetto definitivo, e finalmente di un ingegnere-allievo fungente da segretario.

Sappiamo che questa Commissione partirà nell'entrante mese di marzo.

><

La Direzione dell'Esercizio delle Strade ferrate dell'Alta Italia, vista la ristrettezza dei locali in cui ora trovasi l'Ufficio tecnico del Servizio del Materiale in Torino, ed in attesa che si costruiscano nuovi locali nelle Officine da fabbricarsi, come si è già detto, accanto alle Carceri nuove, ha autorizzato la ricerca di un locale adatto ai bisogni di quel Servizio ed in migliori condizioni igieniche pel cresciuto numero del personale.

><

Sabato venturo si terrà a Milano una conferenza dei Capi dei Servizii della Manutenzione, della Trazione e Materiale e del Traffico delle Ferrovie dell'Alta Italia, allo scopo di discutere la questione del materiale da adottarsi per l'esercizio della nuova linea Vercelli-Broni (di cui una parte sarà prossimamente aperta all'esercizio) come linea secondaria, e nello stesso tempo trattare e stabilire sull'argomento di massima del materiale, tanto mobile, che fisso d'armamento per le linee secondarie.

><

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha ripartito nel seguente modo le forniture di veicoli pel 1882 fra le Ditte nazionali:

Carrozze di 1ª classe — N. 15 alla Ditta Officine di Savigliano; e N. 14 alla Ditta Grondona e Comp. di Milano.

Carrozze con 6 letti — N. 10 alla Società Veneta di Padova.

Carrozze miste — N. 17 alla Società Miani e Venturi di Milano.

Carrozze di 2ª classe — N. 18 alla Ditta Miani e Venturi: e n. 6 alla Ditta Fratelli Diatto di Torino.

Carri a bagaglio — N. 10 alla Società Veneta di Padova.

Carri IIB per merci e bestiame:
- 110 a Savigliano,
- 50 a Grondona,
- 108 a Miani e Venturi,
- 80 all'Impresa Industriale di Napoli,
- 66 a Cerimedo di Milano.

Carri L per carbone:
- 80 a Savigliano,
- 40 a Grondona,
- 80 a Miani e Venturi,
- 9 alla Società Veneta di Padova,
- 70 all'Impresa Industriale di Napoli,
- 37 ai Fratelli Diatto di Torino,
- 17 a Cerimedo e Comp. di Milano,
- 60 alla Società ausiliaria di Torino.

Carri piatti a 2 assi — 58 alla Società ausiliaria di Torino;

Carri piatti a 3 assi — 4 alla Società medesima.

Carri piatti a 4 assi — N. 2 alla Società medesima.

Così resta assicurato il lavoro alle Ditte nazionali. Intanto si propone quanto occorre per ripartire le ordinazioni fino all'anno 1886.

Per le locomotive, si è stabilito di comprarne 50 nel 1882, e di esse 11 vennero già affidate alle Officine di Pietrarsa. 9 saranno messe alla gara fra le Ditte nazionali, e 30 saranno affidate all'industria estera, non avendosi ancora in Italia tanta potenza di produzione da mettere le nostre fabbriche in grado di fornire tutte queste macchine in così breve lasso di tempo.

>\<

Dall'inchiesta praticata sull'incendio della Stazione provvisoria di Crema è risultato che il medesimo deve attribuirsi ad una causa accidentale. Intanto si è disposto che il servizio provvisorio di Stazione si faccia nel casello attiguo alla baracca abbruciata.

Per la Stazione di Crema, il Ministero dei lavori pubblici ha già approvato il progetto, preparato dall'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia, pel fabbricato definitivo dei viaggiatori; per cui è a ritenersi che i lavori relativi potranno essere quanto prima appaltati.

>\<

Ci scrivono da Salerno che l'ispettore del Genio civile comm. Borgnini procedette ad una visita della località in cui si svolge il tracciato della ferrovia Battipaglia-Castrocucco, per la parte che riguarda i due tronchi Ogliastro-Agropoli-Rutino, onde riconoscere l'attendibilità di una variante al tracciato (proposto da quella Direzione governativa): variante chiesta dai Comuni di Rutino, Torchiara, Lustra e Prignano-Cilento. Ci consta che l'egregio comm. Borgnini ha già rassegnato al Ministero la propria relazione in proposito.

>\<

Ci scrivono da Alessandria che quel Prefetto, nell'interesse della pubblica sicurezza, ha compilato e sottoposto alla superiore approvazione un regolamento per l'esercizio delle tramvie nella detta provincia.

Ha pure sottomesso alla superiorità altro regolamento per la sorveglianza della costruzione e dell'esercizio delle tramvie medesime.

>\<

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici una proposta di modificazione d'orario per la linea Avenza-Carrara, secondo la quale verrebbero soppressi i treni 375 e 376, e sostituiti da altri due treni con orario più comodo al pubblico.

>\<

Il Consiglio di amministrazione predetto ha approvato l'operato della Commissione istituita per gli esami di concorso del personale amministrativo che hanno avuto luogo lo scorso anno ed il risultato del concorso. Ha inoltre fissate le norme da seguirsi nella determinazione della idoneità e per la assunzione del nuovo personale.

>\<

Ci furono comunicate da Milano, ma non in tempo per essere inserite nel precedente numero, le seguenti notizie:

Il Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha deciso di introdurre l'illuminazione a luce elettrica nella Stazione centrale di Milano, in sostituzione dell'attuale a gaz.

A tale scopo ha approvato il preventivo delle spesa d'impianto in L. 66,550.

La Stazione sarà illuminata con quattro grandi fari, della luce complessiva di 24,000 candele, che importeranno la spesa d'esercizio di L. 15,168 annue.

— Dal Ministero dell'interno è stata autorizzata l'istituzione, proposta dall'Amministrazione delle ferrovie suddette, di un servizio speciale di sorveglianza per prevenire i furti che si verificano sulla rete stessa.

— Il Consiglio d'amministrazione delle ferrovie medesime, con generoso pensiero, ha ceduto alla Scuola d'applicazione degli ingegneri in Torino il lavoro plastografico, che tanto piacque all'Esposizione di Milano, opera del cav. Bonazzi, raffigurante i terreni attraversati dalla ferrovia del Gottardo.

Il Consiglio stesso ha fatto dono all'Istituto tecnico superiore di Milano di due grandi disegni rappresentanti le gallerie elicoidali del Gottardo.

>\<

Oggi ci scrivono pure da Milano:

Nell'intento di risparmiare ai viaggiatori, che dalle località del Lago Maggiore si recano a Stazioni della rete ferroviaria e viceversa, il grave disturbo di dover rinnovare ad Arona la registrazione del proprio bagaglio, e di ovviare altresì agl'inconvenienti che da tale operazione derivano, l'Amministrazione ferroviaria e quella di navigazione stipularono una Convenzione pel transito dei bagagli in servizio cumulativo.

Noi ci rallegriamo del preso provvedimento, che soddisfa ai reiterati voti del pubblico, il quale dalla mancanza di siffatto accordo ritraeva infinite noie; ed aggiungiamo la preghiera, tanto all'Amministrazione delle ferrovie, che a quella della navigazione, di dare la voluta pubblicità alla cosa, con appositi cartelli nelle sale d'aspetto e sui piroscafi, onde i viaggiatori possano approfittare della buona disposizione.

— Il Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha approvato il preventivo della spesa di L. 72,000, occorrente all'alzamento dei fabbricati passeggeri di Sommacampagna, Castelnuovo, P. S. Marco, e Rezzato.

— Lo stesso Consiglio autorizzò la spesa per la ricostruzione dei marciapiedi nella Stazione di Sampierdarena.

— In seguito alla gara tenutasi per la concessione del servizio di manovre e facchinaggio nella Stazione di Genova P. C., il servizio stesso fu aggiudicato alla Ditta Fratelli Rota, dalla quale si ottenne l'offerta più conveniente.

— Con suo decreto 10 febbraio andante S. E. il Ministro dei lavori pubblici, su conforme parere del Consiglio superiore e del Consiglio di Stato, approvò il progetto compilato dall'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia per la costruzione di una nuova linea a due binarii fa le Stazioni di Rivarolo e Sampierdarena, lungo la ferrovia Torino-Genova.

Colla costruzione della nuova linea si otterrà lo scopo di rendere indipendente, per la tratta Sampierdarena-Rivarolo, il servizio viaggiatori da quello delle merci, facilitando le operazioni della Stazione di Sampierdarena, il cui servizio è reso ora difficile dall'eccessivo movimento.

— Annunciamo con piacere che, nell'udienza Reale del 15 gennaio u. s., il sig. Medin conte comm. Stefano, segretario-capo del Consiglio d'amministrazione, ed il sig. Poggi dott. comm. Giovanni, segretario

della Direzione dell'Esercizio delle Strade ferrate dell'Alta Italia, vennero nominati Ufficiali nell'Ordine dei SS. Maurizio e Lazzaro; e che a cavaliere nell'Ordine stesso venne nominato l'avv. cav. Gola Giuseppe, Legale nella 1ª Divisione della rete dell'Alta Italia.

— Sappiamo che presumibilmente dentro il mese di maggio prossimo saranno compiuti i lavori della ferrovia da Pinerolo a Torre Pellice, il cui esercizio, giusta la Convenzione approvata colla legge 28 luglio 1881, n. 340, verrà assunto dal Governo per mezzo dell'Amministrazione della rete dell'Alta Italia.

><

Da domani (16), saranno ammessi nel treno diretto N. 2, delle ore 8,50 ant. a Torino, i viaggiatori diretti a Parigi od oltre, provvisti di biglietti di 2.ª classe.

E dallo stesso giorno potranno prender posto nel treno diretto N. 5 a Modana i viaggiatori provenienti dalla Francia e dalla Svizzera, provvisti di biglietti di 2.ª classe per Torino ed oltre.

><

Sappiamo essere stato presentato al Ministero dei lavori pubblici, dalla Direzione tecnica governativa per gli studii della linea Airasca-Cavallermaggiore, il progetto definitivo della ferrovia da Bricherasio a Barge.

><

L'ingegnere Tommaso Bruzzone ha fatto istanza alla Prefettura di Genova per ottenere la concessione di una ferrovia economica a sezione ridotta da Genova al ponte di Bisagno, detto della Paglia, salvo il prolungamento fino a Torniglia. Il binario di questa ferrovia economica dovrebbe essere collocato sulla strada nazionale da Genova a Piacenza.

><

Il Municipio di San Secondo ha avanzato domanda al Ministero dei lavori pubblici per ottenere che venga stabilita una fermata nella località detta Pontetto, lungo la ferrovia da Pinerolo a Torrepellice.

><

Il Consiglio comunale di Champorcher ha deliberato di far voti al Governo perchè sia stabilita una Stazione nella località detta Diano di Hône, lungo la ferrovia Ivrea-Aosta.

><

L'Ufficio del Genio civile di Ravenna ha rassegnato al Ministero dei lavori pubblici i progetti dei piani generali di esecuzione della fermata di Classe e delle Stazioni di Savio, Cervia e Cesenatico.

><

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 6 all'11 corrente:

Furono approvati:

Un progetto di appalto per la costruzione del tronco dal chilom. 18 ad Ascoli, della ferrovia San Benedetto-Ascoli;

Un progetto di appalto per la costruzione dei fabbricati delle Stazioni, case di guardia, chiusure dei piazzali e passaggi a livello lungo il tronco Parma-Fornovo, della ferrovia Parma-Spezia;

Un progetto di appalto per l'armamento della via e delle Stazioni lungo il tronco predetto;

Un progetto per l'impianto di un doppio binario tra la Stazione ed il porto di Licata, al termine della ferrovia Catania-Licata;

Un progetto per la costruzione del fabbricato viaggiatori e pel riordinamento generale della Stazione di Santa Severa, lungo la ferrovia Roma-Pisa;

Un progetto per l'ampliamento e sistemazione della Stazione di Orbetello, lungo la ferrovia Roma-Pisa;

Un progetto per l'impianto ed esercizio di una tramvia a vapore da Brescia a Montechiari;

Un progetto per l'esercizio a trazione meccanica delle tramvie Napoli-Torre del Greco, Napoli-Pozzuoli e Napoli-Poggioreale;

Un progetto per la sistemazione di un tratto della strada nazionale di Allemagna attraverso il torrente Desedan, tra Fortagua e Longarone, in provincia di Belluno;

Un pregetto per la sistemazione di un tratto della strada nazionale del Pulfero, tra il ponte sul rio Rampit ed il confine austro-ungarico, verso Caporetto, in Comune di Rodda, provincia di Udine;

Un progetto per la costruzione di un porto nella rada di Arbatax, presso Tortolì, in provincia di Cagliari:

Ed un progetto per la sistemazione del porto di Bosa, in provincia di Cagliari.

><

Il comm. ing. Carloni, Capo-Divisione al Ministero dei lavori pubblici pel servizio delle strade comunali obbligatorie, ha pubblicato un suo lavoro intitolato: *Ragione e misura dello svolgimento della viabilità ordinaria in Italia, richiesto d.'l'estensione della rete ferr'viaria.*

Con questo suo lavoro, del quale il Ministro dei lavori pubblici ha accettato la dedica, il comm. Carloni, prendendo argomento dalla questione stradale in Italia, così lungi ancora dall'essere risolta ad onta delle molte leggi già approvate sulla materia, si è assunto di dimostrare, con dati di fatto e con opportuni raffronti fra quanto si è attuato da noi e quello che si è eseguito nel Belgio e più specialmente in Francia, come le strade di ferro non possano riuscire veramente produttive fino a che non siano convenientemente moltiplicate le strade ordinarie, le quali costituiscono l'organo principale con cui si alimenta, non solo la vi[illegible] delle strade ferrate, ma ben anche quella dei canali navigabili, dei porti e degli scali dei commerci interni ed internazionali.

L'A[illegible]tore non disconosce che le necessità della politica si imp[illegible]o, e tuttora s'impongono, contro un lavoro studiat[illegible]orretto in materia di strade; ma non tace però che [illegible]bbe sommamente pregiudizievole agl'interessi del nostr[illegible]aese, se, per la fretta di fare, si continuasse nel lav[illegible]isordinato ed a sbalzi, fin qui seguito. Ed è per evi[illegible]e dannose conseguenze che più tardi dovremmo lam[illegible]are, che l'ing. Carloni, con quella competenza che lo [illegible]tingue, sviscera in tutte le sue parti la questione, e [illegible] fa con quella chiarezza e con quell'ordine, che var[illegible] a portare, non ne dubitiamo, il convincimento della ra[illegible]onevolezza del s[illegible]sserto anche in coloro che fin o[illegible] considerarono la [illegible] come secondaria, ritenendo che pro[illegible]perità del p[illegible]se si dovesse solo attendere dallo [illegible]viluppo delle Strade ferrate.

[illegible] costoro molto opportunamente l'egregio Autore dice: « [illegible]frettate pure coi vostri voti il successo delle strade a carriera obbligata, ma reclamate anche contemporaneamente il pronto compimento delle strade a carriera libera, in[illegible]erocchè nè la via ferrata, nè il *tram* potranno mai [illegible]quelle incessanti, rapide e libere comunicazioni di u[illegible] e di cose, che, una volta stabilite in tutto quant[illegible] territorio italiano, saranno l'elemento il più potente di progresso e di civiltà ».

Ci spiace che la mancanza di spazio non ci permetta di continuare oggi l'esame dell' importante opuscolo, al quale abbiamo accennato; ma lo riprenderemo certo in un prossimo numero, portando a conoscenza dei nostri lettori gl'interessanti dati statistici contenuti nel medesimo, e le saggie considerazioni, che con molto acume e con mano provetta ne ricava l'Autore.

Notizie Ferroviarie Italiane

Materiale ferroviario — Il *Diritto* del 12 scrive: Era da tempo sentito il bisogno, che alla deficienza del materiale delle nostre ferrovie fosse provvisto, per quanto possibile, dagli Stabilimenti meccanici italiani.

Il ministro Baccarini sostenne questa idea nel modo più razionale e vigoroso, propugnando presso le Amministrazioni ferroviarie, da esso più o meno dipendenti, la stipulazione di contratti, durevoli una certa serie di anni, per la costruzione, in particolar modo, delle carrozze e dei carri.

Il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, su relazione del suo vice-presidente, comm. Benazzo, proponeva al Ministro la immediata ordinazione di alcune migliaia di pezzi fra carri, carrozze e locomotive, per l'importo di circa 17 milioni di lire, da affidarsi (eccettuato un certo numero di locomotive) a sole Ditte nazionali, che dovranno fare le consegne negli anni 1882 al 1885.

L'on. Baccarini approvava, di questi giorni e integralmente, questa proposta; nella quale pure si contempla lo acquisto di parecchi motori e di speciali carrozze per il servizio economico, che il Ministro intende sia attuato con tutta sollecitudine su parecchie linee secondarie della rete ferroviaria dell'Alta Italia, dove quel servizio può rendere, se bene applicato, i migliori risultati a generale vantaggio. (*V. Nostre Informazioni*).

Ribasso di tariffa per gli impiegati — Dal periodico l'*Amministrazione* rilevasi che l'on. Ministro dei lavori pubblici, al quale venne presentato, a nome di tutti gl'impiegati governativi delle Amministrazioni provinciali, una memoria diretta a conseguire il ribasso sulle ferrovie, l'accolse con speciale deferenza.

L'on. Ministro ha risposto che, se non si trova concorde in tutto ciò che s'invoca, non è però alieno dal fare quanto sia possibile per rendere paghi i desiderii degli impiegati di provincia; anzi, in certi casi [illegible]ciali, vorrebbe poter usar loro anche maggiori facilitazia[illegible]i di quelle richieste. Ha dich[illegible]o inoltre che la questione sarà trattata in Consiglio de[illegible] ministri, desiderando che sia presto risoluta, tanto nell'interesse degli impiegati provinciali, che di [illegible]lli centrali, in quanto a questi ultimi può tornare opp[illegible]no.

Convenzione internazionale pei tras[illegible]rti ferroviarii — Leggesi nel *Bollettino delle finanze*: Il giorno 5 corr. si è riunita al Ministero del com[illegible]o una adunanza dei delegati dei Ministeri interessati p[illegible] [illegible]minare il progetto della Convenzione suddetta. L'adun[illegible] era presieduta dall'on. Berti, ministro di agricoltura, in[illegible]stria e commercio, ed assistevano il comm. Simonelli, [illegible]gretario generale del Ministero medesimo, l'on. deput[illegible] Tommaso Villa, deleg[illegible]o italiano e vice-presidente del[illegible] Conferenza di Berna nel 1878 e [illegible]81; il conte Giova[illegible] Battista Ridofi, consigliere della Co[illegible] di appello di Venezia, qual rappresentante del Ministero di grazia e giustizia; e il cav. Antonio Monzilli, segretario al Ministe[illegible] del commercio.

Dopo che l'on. Villa ebbe riferit[illegible] [illegible]l modo con cui aveva eseguito il mandato affidatogli dal Governo, e discor[illegible]o lungamente dei risultati della Conferenza di Berna e di[illegible]e notevoli innovazioni che essa ha arrecato al precede[illegible] [illegible]getto di Convenzione, principalmente per proposte [illegible]nute dai delegati italiani, l'adunanza prese ad e[illegible] [illegible]e i punti più importanti del progetto, già precedente[illegible]nte studiato da ciascuno dei componenti di essa.

E discusso ampiamente, fu riconosciuto che il medesimo merita di essere accetato senza modificazioni, perchè utile agli interessi del nostro paese, agevolando e rendendo più sicuri i traffici nazionali.

— Il *Giornale dei lavori pubblici* d'oggi annuncia che il Ministero ha già approvato la suddetta Convenzione.

Succursale dei Giovi — La Camera di commercio di Venezia, nella seduta del 6 corr., sopra domanda riguardante una nuova linea ferroviaria destinata a supplire all'insufficienza ed alla precarietà di quella dei Giovi, ha approvato il seguente ordine del giorno, del cons. Wirtz:

« La Camera di commercio di Venezia riconosce l'importanza di una nuova linea ferroviaria, che assicuri a Genova ed alla Lombardia le loro comunicazioni meglio che non lo faccia ora quella dei Giovi, e fa voti perchè tali aspirazioni sieno prese in considerazione dal Governo; mentre spera che sia tenuto conto, d'altra parte, anche dei bisogni del Porto di Venezia, riferibilmente al suo valico alpino principale, ch'è il Brennero ».

Ferrovia Viterbo-Attigliano. — Il Prefetto di Roma ha pubblicato il 24 gennaio p. p. il decreto, con cui, in base alla legge del 29 luglio 1879 per le ferrovie complementari, fra le quali è compresa quella da Viterbo ad Attigliano; veduto il prefettizio decreto del 12 novembre 1880, che ordinò il deposito del piano particolareggiato per l'esecuzione del 1° e 2° tronco della indicata ferrovia; e veduti i processi verbali delle indennità accettate dai proprietarii dei terreni da occuparsi nei territorii dei Comuni di Viterbo, Bomarzo, Grotte Santo Stefano, Vitorchiano e Roccalvecce, per il complessivo importo di L. 35,059.38, è autorizzata l'immediata occupazione, a favore dell'Amministrazione dei lavori pubblici, dei terreni descritti nell'elenco annesso al decreto medesimo.

Ferrovia Lucca-Viareggio — Scrivono da Quiesa (provincia di Lucca), 8, alla *Nazione*:

Lunedì scorso, i lavori della linea Lucca-Viareggio ebbero l'onore di una visita ufficiale. Le visite ufficiali, se fanno sempre onore ai visitati, non sempre però fanno loro piacere. Questa, di cui parlo, produsse tutti e due questi effetti.

La brigata lucchese (composta del prefetto comm. Bianchi, del cons. Capocci, dell'ing. Citti, e d'altri) cominciò la ispezione su quel di Balbano, ove è l'imbaccatura est della galleria dei Cerracci. Dopo osservati i lavori fatti al di fuori, si misero dentro alle segrete cose della galleria, che divennero per essi tosto palesi in modo soddisfacente, tanto che il Prefetto e gli altri tutti trovarono giusto di esternare i sensi di gradimento e di soddisfazione all'Impresa Saccorotti per la speditezza e la cura spiegata in quei lavori.

Fra i componenti la brigata eravi pure l'ingegnere di sezione Ferruccio Salvi, che in questi lavori è stato un degno ed infaticabile aiutante di campo dell'ingegnere-capo.

Ferrovie Benevento-Termoli-Campobasso. — La mattina del 12 corr. ha avuto luogo l'annunciata inaugurazione dei due tronchi fetroviarii nelle provincie di Benevento e di Campobasso: il primo da Pietralcina a San Giuliano, della linea Benevento-Campobasso; l'altro da Termoli a Larino, della ferrovia Termoli-Campobasso.

Le popolazioni erano festanti lungo il passaggio dei due treni inaugurali.

Da Larino, da Campobasso e da San Giuliano sono pervenuti telegrammi di ringraziamento all'on. Ministro dei lavori pubblici e di rincrescimento perchè non abbia egli potuto intervenire alla festa.

Ferrovia Tr[illegible]viso-Belluno — Dura sempre la questione fra le Provincie di Treviso e di Belluno sulle quote ad esse spettanti per la ferrovia, che la Provincia di Belluno vorrebbe fosse per quella Provincia di un terzo dello stanziamento governativo, mentre quella di Treviso non vuole addossarsi gli altri due terzi. Il Ministero deferì la vertenza agli ingegneri-capi del Genio civile delle Provincie interessate, ma dal gennaio dell'anno scorso, in cui

la Deputazione provinciale di Belluno presentò il suo ricorso al Ministero, non pervenne ancora la decisione, e frattanto la Provincia di Belluno dovette prendere a prestito L. 132,000 per rifondere al Governo, anche per conto di Treviso, le quote degli anni 1880 e 1881.

La *Gazzetta di Belluno* giustamente si lagna del deplorevole ritardo.

Ferrovie nella provincia di Udine — Ecco le proposte che la Giunta municipale ha deliberato di presentare al Consiglio comunale nell'adunanza straordinaria del 14 corr.

I. Nel caso che il Consiglio provinciale deliberi di accogliere le proposte della Società Veneta per la costruzione ed esercizio della ferrovia Udine-Palma-S. Giorgio-Latisana, il Comune di Udine si obbliga di concorrere con un annuo sussidio di L. 9,900 per 35 anni; ed allorquando la Società Veneta avesse costruito anche il ponte sul Tagliamento per congiungere Latisana con Portogruaro, il sussidio predetto sarà di L. 12,000.

II. Nel caso che il Consiglio provinciale deliberi di accettare le proposte della Società Veneta per la costruzione ed esercizio della ferrovia Udine-Cividale, il Comune di Udine si obbliga di concorrere con un annuo sussidio di L. 2,500 per 35 anni.

Ferrovia Como-Varese — L'*Araldo*, giornale di Como, annunzia che quella Giunta municipale, alla quale, nell'adunanza tenutasi il giorno 2 andante per discutere sull'argomento delle ferrovie occidentali della provincia, venne deferito l'incarico di eleggere 5 membri a far parte del Comitato promotore della ferrovia Como Varese, nominò i signori:

Nobili cav. Luigi, presidente della Camera di commercio e consigliere comunale - Brambilla comm. Giuseppe, consigliere comunale — Molteni dott. Emilio id. — Linati ing. Eugenio id. — Grilloni dott. Giuseppe.

Ed il presidente li ha convocati ad un'adunanza preliminare, in concorso del già esistente Comitato ferroviario per la linea Como-Varese, da tenersi nel civico Palazzo l'11 andante mese.

Ferrovia Como-Lecco. — La Deputazione provinciale di Como, nella seduta del 10 corr., deliberò:

Di ringraziare i membri della Commissione, sigg. comm. Venini, comm. Brambilla e cav. Carcano, recatisi a Roma per la stipulazione della concessione delle ferrovie varesine, per l'impegno da essi addimostrato nell'esaurimento del difficile mandato;

Di incaricare immediatamente il sig. ing. Giosuè Pensa, autore del progetto di ferrovia Como-Lecco, di fare gli studii per girare il lago di Oggiono dalla Stazione di questo borgo, passando sulla sponda di Bagnola e Sala al Barro, per riuscire nei pressi della Santa, oltre Civate, a coordinarsi col resto del progetto, officiandolo perchè voglia eseguire tale studio con tutta sollecitudine;

Di comunicare al Ministero dei lavori pubblici che si è incaricato l'egregio sig ing. Pensa di volere con tutta sollecitudine occuparsi dello studio della variante della ferrovia Como-Lecco presso Oggiono, avvertendo che l'intero progetto viene ceduto al Governo senza compenso.

Stazione di Crema. — La mattina dell'8 corrente, un incendio accidentale si è sviluppato nella Stazione di Crema. Accorsero tosto sul luogo gl'impiegati della Stazione, insieme alla truppa di guarnigione, ai carabinieri ed ai pompieri; ma riescì impossibile spegnere il fuoco, che in pochissimo tempo aveva avviluppato l'intero fabbricato costrutto in legno, e che data dal 1860: in poche ore tutto fu distrutto.

Il deposito delle merci fu salvo, perchè in muro e posto in distanza. La Stazione non era assicurata, e non si ebbero a lamentare disgrazie. Il danno complessivo si calcola a circa L. 8,000. *(V. Nostre Informazioni).*

Ferrovie dell'Alta Italia. — La Direzione dell'Esercizio ha pubblicato il seguente Avviso:

Di conformità a deliberazione del Consiglio d'amministrazione di queste Strade ferrate, col giorno 15 corr. febbraio, la Stazione di Rivalta-Scrivia, sita fra quelle di Tortona e Pozzuolo, viene aperta al pubblico servizio pei trasporti dei viaggiatori, dei bagagli, dei cani e delle merci a grande velocità, limitatamente per queste ultime ai soli colli non eccedenti ciascuno il peso di 100 chilogrammi.

In conseguenza dell'apertura della detta Stazione, a cominciare dallo stesso giorno 15 corr., i treni della linea Tortona-Novi sono regolati da apposito orario.

Ferrovia Ivrea-Aosta — Sui lavori del primo tronco della ferrovia Ivrea-Aosta, assunti dall'Impresa Carbonaro e Vuga di Cividale, la *Dora Baltea* del 2 corrente scrive:

I lavori sul primo tronco procedono con alacrità; infatti, dopo aver messo il calcestruzzo delle fondazioni dello spallone destro del ponte metallico sulla Dora, l'Impresa procede a quelle dell'altro ponte sullo stesso fiume presso Montestrutto, lavoro difficile e penoso.

L'avanzamento della galleria d'Ivrea, opera abbastanza imponente e lunga, procede con una rapidità inaspettata ed imprevista da chi conosca la durezza, l'intrecciamento e l'incostante qualità della roccia dioritica; sul finire del testè scorso gennaio, senza computare i tratti di galleria artificiale, lo scavo in grande sezione all'imbocco nord era di metri 34; all'imbocco sud, m. 31; lo scavo in piccola sezione: all'imbocco nord, 27 m.; all'imbocco sud, m. 21; cosicchè lo scavo totale in grande sezione risultò di 65 metri, e quello in piccola sezione, di 48 m.: per modo che si ebbe una fuga soterranea attaccata dai ferri dei minatori di m. 113.

Nello scorso gennaio l'avanzamento giornaliero, nelle 24 ore di lavoro, risultò: all'imbocco sud, di centimetri 90, ed a quello nord, di 80. In tal modo, mercè l'attività dell'Impresa e le cure della Direzione, vedremo accorciato il tempo previsto pel completo perforamento della galleria d'Ivrea.

Ferrovia economica Fossano-Mondovì Ceva — Il Consiglio superiore delle strade ferrate ha dato parere favorevole alla domanda di concessioue della ferrovia economica Fossano-Mondovì-Ceva sul progetto, già approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, dell'ing. Ramorelli.

È una linea che allaccia importanti paesi, e traversa una ricca regione, e per la quale il concorso chiesto allo Stato è di poca entità.

Tramways nella provincia di Torino — La Deputazione provinciale ebbe il 9 corr. comunicazione dal suo presidente, che la Banca Ceriana e l'ing. Perincioli hanno firmato i relativi Capitolati per la concessione alla prima del *tramway* Rivarolo-Cuorgnè, ed al secondo del *tramway* Torino-Leynì Castellamonte, con prelazione pel prolungamento da Castellamonte a Pont; e mandò rassegnarsi gli stessi Capitolati al Consiglio provinciale per gli effetti della deliberazione 31 dicembre 1881.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Leggesi nella *Gazz. Ticin*, del 13:

Nelle conferenze tenutesi ultimamente in Brusselles onde stabilire un piano generale per le corse ferroviarie della media Europa, venne risolto di introdurre sulla linea del Gottardo due corse dirette internazionali nelle due direzioni, di cui l'una in partenza da Basilea a 7 ore e 15 minuti del mattino, e l'altra in partenza a 7 ore e 50 minuti di sera. Gli arrivi in Basilea di queste due corse avrebbero luogo: l'una alle ore 8 e 30 minuti del mattino, e l'altra alle ore 7 e 40 minuti di sera. Il tempo del viaggio fra Roma e Basilea venne fissato a 30 ore.

Le Amministrazioni interessate, che fanno capo alla ferrovia del Gottardo, avevano chiesto una terza corsa diretta, nell'interesse delle linee di diramazione della strada Ba-

silea-Strasburgo-Colonia-Amsterdam; ma l'Amministrazione della ferrovia del Gottardo, la quale dichiarò che non si riteneva obbligata ad introdurre che una sola corsa diretta in ciascuna direzione, ed invece ne aveva già ammesse due, vi si rifiutò.

Ferrovie francesi. — Il Presidente della Repubblica, sulla proposta del Ministro dei lavori pubblici, sig. Varroy, ha pubblicato, in data 7 corr., un decreto per cui la Direzione della costruzione delle ferrovie e la Direzione dell'esercizio delle ferrovie, esistenti presso il Ministero dei lavori pubblici, formeranno d'ora in poi una Direzione unica, col titolo di *Direzione delle ferrovie.*

Questa Direzione, in surrogazione della Direzione generale delle ferrovie stata soppressa dal precedente Ministero con decreto del 29 dicembre scorso, avrà nelle sue attribuzioni tutti gli affari attualmente trattati dalle suddette due Direzioni della costruzione e dell'esercizio, che restano soppresse.

— Con decreti dello stesso giorno, il sig. Alfredo Picard, consigliere di Stato e Direttore delle strade, della navigazione e delle miniere presso il Ministero dei lavori pubblici, è stato nominato Direttore delle ferrovie presso il Ministero medesimo; ed il sig. Edoardo Leblanc, consigliere di Stato e Direttore della costruzione delle ferrovie presso il detto Ministero, è nominato Direttore delle strade ecc, in luogo del sig. Picard.

— La Camera dei deputati ha deciso di passare alla seconda deliberazione sul progetto di legge relativo: 1° alla dichiarazione di pubblica utilità della ferrovia da Souk-Arrhas a Sidi-el-Hemessi; 2° all'approvazione della Convenzione stipulata tra il Ministro dei lavori pubblici e la Compagnia Bona-Guelma.

La linea, di cui si tratta, è destinata a collegare la rete algerina a quella della Tunisia; ed in seguito agli avvenimenti sopravvenuti nella Reggenza, questa linea presenta un interesse militare di primo ordine. Gli studii sono interamente terminati, e si compirono già tutte le formalità richieste per la dichiarazione di utilità pubblica. Il tracciato sottoposto ad ispezione nel dipartimento di Costantina, parte dalla Stazione di Souk-Arrhas, discende, pei dirupi dell'Oued-el-Zanne e dell'Oued-Zerca, verso la Medjerdah, che segue alternativamente sulle due rive, per riescire a Sidi el-Hemessi, sulla frontiera dell'Algeria e della Tunisia, ove la linea deve raccordarsi colle ferrovie della Medjerdah. La lunghezza del tracciato è di chil. 54.500.

La linea da Sidi-el-Hemessi a Souk-Arrhas è stata concessa eventualmente alla Compagnia Bona Guelma colla legge del 26 marzo 1877. Fu allora convenuto che la linea godrebbe d'una garanzia di prodotto netto annuo del 6 0[0 sul capitale di primo impianto. La nuova Convenzione riduce dal 6 al 5 0[0 il prodotto garantito: il capitale garantito è stato fissato, di comune accordo, in 25 milioni. La linea dovrà essere aperta all'esercizio entro due anni e mezzo, a partire dalla dichiarazione di pubblica utilità. Finalmente varii mutamenti furono introdotti nel Capitolato d'oneri, relativamente alle rotaie e traversine, allo scopo di migliorare le condizioni dapprima stabilite per la costruzione della ferrovia.

Il tunnel sotto la Manica. — La costruzione del tunnel sotto la Manica incontra nei circoli militari una seria opposizione, togliendo all'Inghilterra la sua forte posizione di isola.

Questa tesi fu sostenuta ora da Sir Garnet Wolseley, il vincitore dei Zulù e degli Ascianti, in una riunione appositamente convocata a Londra: « Qualunque idea, egli disse, di costrurre il tunnel deve essere combattuta, a causa dei pericoli che ne risulterebbero per l'Inghilterra. Quando il tunnel fosse terminato, i confini della costa inglese potrebbero essere occupati mediante un *colpo di mano* dal nemico, che si affretterebbe ad impadronirsi di tutti gli apparecchi elettrici destinati a distruggere il tunnel. Un corpo di 2,000 uomini determinati basterebbe per l'eseguimento di questo spedizione, e nello spazio di una notte, una grande armata potrebbe marciare su Londra ».

Sir H. Tyler, membro del Parlamento, soggiunse che la costruzione del tunnel sarebbe, per parte dell'Inghilterra, una *mostruosa assurdità.*

— Alla Camera dei Comuni, il Ministro della guerra, rispondendo ad una interpellanza, disse che l'opposizione manifestatasi alla costruzione del tunnel sotto la Manica non è approvata dal Governo; la relazione del Comitato d'inchiesta è attualmente all'esame dell'Ammiragliato, ed il Ministero esaminerà poi la politica da seguirsi. Il Ministro fece però osservare che il Gabinetto precedente ha dichiarato di non opporsi al canale, riservandosi il diritto, in caso di guerra eventuale, di stabilire i lavori necessarii per arrestare la circolazione nel tunnel.

— Un telegramma da Londra, 13, reca che alla Camera dei Comuni, Bronby Davenport annunciò di voler interpellare Gladstone se, visto il grande interesse destato dal progetto del tunnel sotto la Manica e l'immensa importanza della questione, il Governo abbia intenzione di consultare i sentimenti del Parlamento, proponendo di nominare una Commissione mista delle due Camere per esaminare la convenienza di eseguire simili lavori; e se intanto il Governo sospenderà tutti i lavori.

Gladstone rispose che l'Autorità militare desiderava che la questione fosse ancora esaminata, e che il Governo comunicherà alla Camera le sue vedute innanzi la discussione del *bill* concernente il tunnel.

— A proposito di questi lavori, leggiamo poi nel *Journ. des trav. publ.* del 12:

Il tunnel sotto la Manica sta per fare in breve dei serii progressi, poichè dalle due parti dello Stretto si raddoppia di attività. Nella scorsa settimana ebbe luogo a Sangate una importantissima riunione degl'interessati inglesi e francesi e degl'ingegneri dei due paesi.

I lavori eseguiti dalla Compagnia francese furono esaminati con cura, e gl'ingegneri inglesi hanno particolarmente notato il perfezionamento delle macchine impiegate per estrarre l'acqua e compimer l'aria. I risultati ottenuti confermano in ogni punto gli antichi esperimenti e le ricerche di Thomé de Gamond e di sir John Hawkshaw.

La Compagnia francese ha stipulato dei contratti per spingere a 1,500 m. più innanzi le gallerie attuali. I pozzi sono giunti ad una profondità di 90 m., e le gallerie sono al livello o quasi. Alla profondità di 90 m. non s'incontrò acqua che in quantità insignificante.

Dinnanzi a questi soddisfacenti risultati, l'opinione degl'ingegneri ingles e francesi fu unanime nel dichiarare che l'impresa doveva assolutamente riescire. Tale Conferenza avrà evidentemente per risultato di stringere vieppiù il legame che unisce le due Compagnie, le quali sono ambidne i primi concessionarii del tunnel. Essi riconoscono, infatti, che la massima coesione e l'accordo più intimo sono gli elementi indispensabili del successo.

Il disastro di Blackburn. — È uscita in questi giorni la relazione ufficiale del Ministero del commercio inglese, redatta dal colonnello Yelland, intorno al disastro avvenuto il dì 8 agosto 1881 nella Stazione di Blackburn della ferrovia del Lancashire e Yorkshire. In questa relazione è constatato che due furono le cagioni che produssero quello scontro, nel quale 7 viaggiatori perdettero la vita e 64 rimasero feriti: 1° il modo poco regolare di funzionare del *Block-system*; 2° l'assoluto rifiuto di funzionare del freno Westinghouse. Il colonnello Yelland conclude, tanto per l'esame fatto del treno dopo il disastro, quanto per le prove fatte posteriormente del freno automatico Westinghouse, che alcune parti di questo freno, nel momento del bisogno, si rifiutarono di agire che il treno non potè essere frenato, e che lo scontro fu inevitabile.

Ferrovie austriache. — Il Ministero del commercio austriaco, come rileviamo dalla *Wiener Zeitung,* concesse al Consiglio d'amministrazione della *Union Baugesellschaft* in Vienna il chiesto permesso, della durata di un anno, di assumere i lavori tecnici preliminari per le seguenti ferrovie vicinali:

Dalla Stazione ferroviaria della i. r. Società della *Südbahn,* di Rovereto, o da quella di Mori, per Mori, Loppio, Nago, Vignole, Arco e Riva sul Garda; e

Dalla Stazione ferroviaria, della i. r. Società della *Südbhan*, di Trento, per Villazzano, Pantè, Civezzano, Pergine, Levico, Novaledo, Roncegno, Borgo, Castelnuovo, Strigno, Ospedaletto, Grigno e Tezze fino al confine austro-italiano presso Pianello, quest'ultima ad un solo binario di 1 metro.

Ferrovia dell'Arlberg. — I lavori su questa nuova ed importantissima linea ferroviaria, destinata a congiungere direttamente la Svizzera coll'Austria-Ungheria, progrediscono in modo assai soddisfacente. La lunghezza del tunnel dell'Arlberg è di m. 10,270, di cui 3,287 erano già scavati alla fine dello scorso anno 1881. Da un prospetto comparativo risulta che l'avanzamento nei primi 14 mesi di lavoro colle macchine, diede all'Arlberg un progresso di m. 2,853.10, mentre all'istessa epoca l'avanzamento al Moncenisio non era stato che di m. 979 61 ed al S. Gottardo di m. 1,566.51. Come si vede, il nuovo tunnel, non solo approfitta delle esperienze fatte al Moncenisio ed al Gottardo, ma sembra anche che il lavoro incontri ivi minori ostacoli.

Ferrovie tedesche. — La Camera dei deputati di Prussia ha cominciata la discussione del progetto di riscatto delle ferrovie appartenenti a privati. Nella seduta del 3 febbraio, il ministro Maybach ha dichiarato che tutte le notizie dei giornali, che parlano del riscatto delle ferrovie, oltre quelle da Berg alla Marca e quelle di Turingia, sono destituite di fondamento.

Quanto all'acquisto delle due ferrovie in questione, non vi si oppone qualsiasi ragione economica o finanziaria, ed il Governo avrebbe assunto una grande responsabilità, se avesse tardato più a lungo, adottando il progetto di riscatto. La Camera avrà reso un grande servigio allo Stato.

Il progetto è stato rinviato alla Commissione.

Ferrovie in Persia. — Lo Schah ha concesso ad una Società francese la costruzione di una via ferrata da Teheran a Rescht, alla condizione che questa linea sarà terminata al 1° luglio 1884. La concessione è valevole per 60 anni, ed il giorno dell'apertura della linea lo Stato riceverà una somma di L. 5,500,000, oltre a L. 55,000 che la Società dovrà annualmente pagare.

Il capo della Società è il sig. Partler.

Notizie Diverse

Lavori d'ingrandimento a Roma. — La Giunta municipale ha approvato il piano regolatore, con lievi modificazioni introdottevi dalla Commissione.

Così fu approvato anche il nuovo quartiere ai Prati di Castello col palazzo di giustizia.

Intanto l'ingegnere Bompiani ed il capo dell'Ufficio tecnico municipale stanno compilando la relazione, che dovrà essere approvata dalla Giunta, prima di venire sottoposta al Consiglio.

La relazione sarà compiuta per la fine del corrente mese, e potrà essere presentata al Consiglio nella seconda settimana di quaresima.

La Giunta s'occuperà pure della proposta d'ingrandimento del palazzo dell'Esposizione permanente di Belle Arti in via Nazionale La spesa per tale ingrandimento è circa di L. 500,000.

Corpo del Genio civile. — La Commissione del Senato incaricata dell'esame del progetto di legge sull'ordinamento del Corpo reale del Genio civile, in conformità della deliberazione presa nella seduta del 30 gennaio, è composta dei signori senatori Morosoli, Saracco, Sacchi Vittorio, Brioschi e Verga Carlo.

Strade provinciali. — Nel mattino del 9 corr., ebbe luogo nella sala della Società promotrice dell'Industria Nazionale in Torino un'adunanza di sindaci e delegati dei Comuni interessati per la costruzione della strada provinciale Pinerolo-Carmagnola-Poirino, nell'intento di concretare le idee da adottarsi dai Comuni riguardo al concorso nella relativa spesa prevista in lire da 700,000 a 800,000. Prevalse quella di determinare in detto concorso in complesso L. 250,000 (circa la terza parte).

Prese parte all'adunanza e diede spiegazioni il deputato provinciale Bertetti. E fu nominato un Comitato per rassegnare sollecitamente all'approvazione dei diversi Comuni un congruo riparto del detto concorso.

Società industriali ed istituti di credito. — Con R. Decreto del 22 gennaio p. p. (*Gazz. Uff.* del 7 corr.), è approvata la riduzione del capitale della Società anonima per Azioni al portatore, sedente a Roma col titolo di *Società anonima per acquisto e vendita di beni immobili*, e colla durata di 40 anni decorrendi dal 23 ottobre 1864; portando il detto capitale da L. 10,000,000, diviso in 40,000 Azioni di L. 250 ciascuna, a L. 6,000,000, diviso in 40,000 Azioni di L. 150 ciascuna; con opportune modificazioni allo statuto sociale.

— Con R. Decreto del 19 gennaio p. p. (*Gazz. Uff.* del 9 corr.), la Società anonima per Azioni nominative, sedente in Genova col titolo di *Società delle Miniere di Montesanto* (Sarrabus), collo scopo di coltivare le miniere della zona metallifera di Montelora e Monte Perdosu, in territorio di San Vito (provincia di Cagliari), e di ricercare, coltivare, comprare e vendere miniere, col capitale nominale di lire 1,200,000 diviso in 2,400 Azioni da L. 500 ciascuna, e colla durata d'anni 30. decorrendi dalla data del presente decreto, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto con modificazioni.

I telefoni in Germania. — L'uso dei telefoni come mezzo di corrispondenza, ha fatto sorgere in Germania questione: se i Governi confederati avevano il diritto di stabilire questo sistema, ciascuno entro il proprio territorio. Una circolare della Cancelleria ha deciso che, la Costituzione dell'Impero avendo deciso che le Poste ed i Telegrafi dipenderebbero dall'Amministrazione dell'Impero, bisognava assimilare la corrispondenza telefonica alla corrispondenza telegrafica. Il nuovo servizio è stato per conseguenza, affidato all'Ufficio centrale delle Poste. Oggi il servizio non funziona che nelle città di Berlino, di Francoforte sul Meno, di Amburgo, di Manheim, di Mülhouse, di Breslavia e di Colonia. Quanto prima verrà pure installato a Lipsia, a Stettino, a Magdeburgo, a Dresda ed a Brema. L'Ufficio postale ha inoltre promesso di installare degli apparecchi in un gran numero di città. La città di Berlino, dove il nuovo sistema è stato primamente esperimentato, possiede già 1,319 chilometri di fili telefonici, e 159 Stazioni per ricevere le corrispondenze telefoniche.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii non ebbero nella settimana scorsa, senza eccettuarne alcuno, mercato che si potesse dire di qualche importanza, e la tendenza loro fu costantemente al ribasso.

Le Azioni della Società delle Meridionali, tenute a principio a 463, scesero mano mano fino a 457, dopo aver fatto il 453. Le Obbligazioni relative, per qualche domanda ebbero il prezzo di 278.50 a 279.25; i Boni nominali sul 540. Le Sarde, della serie A, quotate a 273; quelle della serie B a 270.50; le nuove a 275.50.

Le Azioni delle Ferrovie Romane negoziate a 140.

Nominali le Palermo-Trapani, prima emissione, a 280; quelle di seconda emissione a 275; le Pontebbane a 446.30; le Meridionali austriache a 283.

A Parigi, le Azioni Lombarde oscillarono tra il 288 al 272.50; le Obbligazioni tra il 272 al 290 per ridiscendere a 273. Le Obbligazioni Vittorio Emanuele da 280 a 273. Le Azioni Ferrovie Romane a 130; le Obbligazioni a 257 a 256.

ESTRAZIONI

Debito pubblico. — Distinta delle Obbligazioni al portatore create con legge 26 marzo 1849 (legge 4 agosto 1861, elenco D, numero 5) comprese nella 66ª estrazione seguita in Roma il 21 gennaio 1882.

Numeri delle cinque prime Obbligazioni estratte con premio.

Estratto I, n. 9670, col premio di L. 36,865.
» II, n. 831, col premio di L. 11,060.
» III, n. 7606, col premio di L. 7,375.
» IV, n. 5063, col premio di L. 5,900.
» V, n. 15,272, col premio di L. 380.

(Seguono i numeri delle Obbligazioni estratte senza premio).

Le suddette Obbligazioni cesseranno di fruttare con tutto marzo 1882 a beneficio dei proprietari, ed il rimborso dei capitali, rappresentati dalle medesime, in un coi premi assegnati alle cinque prime estratte, avrà luogo a cominciare dal 1° aprile 1882, contro restituzione delle Obbligazioni corredate dalle cedole dei semestri posteriori a quello che scade il 31 marzo 1882 aventi i numeri dal 67 al 73.

CONVOCAZIONI

Banca di Vercelli. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 26 corr. in Vercelli, sede sociale (via S. Anna, 15), per la relazione del Consiglio e dei censori sulla gestione 1881, ed approvazione del relativo bilancio, e per la nomina di 6 consiglieri e di 1 censore.

Società anonima Romana per la fabbricazione di materiali laterizii. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 26 corr. in Roma (Banca Romana), per la presentazione ed approvazione del bilancio 1881, e per la elezione di nuovi consiglieri e censori.

Società italiana per lo stigliamento meccanico e la lavorazione della canapa e del lino. — Gli azionisti sono convocati in adunanza generale pel giorno 28 corr. in Montagnana (Municipio), pel bilancio 1881, per deliberazione sullo scioglimento della Società, e per la nomina della Commissione liquidatrice.

Banca Nazionale Toscana. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 28 corr. in Firenze (Borsa), per la relazione della Commissione di esattoria e ricevitoria, per approvazione del bilancio 1881, e per la nomina di consiglieri e sindaci.

Società generale delle Torbiere Italiane. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 1° marzo p. v. in Torino, sede sociale (via Ospedale, 24), per la relazione del Consiglio d'amministrazione sull'esercizio 1881 ed approvazione del bilancio relativo, e per la nomina di amministratori, a tenore dello statuto sociale.

Lanificio Rossi. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 5 marzo p. v. in Milano, sede sociale (via Mercato, 9), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione e dei revisori del bilancio 1881, e relativa approvazione, nonchè per la nomina di 5 consiglieri e di 3 revisori.

Impresa dell'Esquilino. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 16 marzo p. v. in Torino (Banca di Torino), per la relazione del Consiglio d'amministrazione, per approvazione del bilancio 1881 e riparto utili, e per la nomina di consiglieri.

Avvisi d'Asta

Il 23 corr., presso la Direzione del Genio militare in Roma, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di consolidamento della caserma Ravenna Grande in Roma, per l'importo di L. 16,000. Lavori da eseguire entro giorni 100. Deposito cauzionale L. 2,000 in contanti o rendita D. P.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Prefettura di Mantova, si accettano le offerte di ribasso, non inferiori al ventesimo, per l'appalto dei lavori d'ingrosso ed imbancamento con diaframma lungo il tratto d'argine sinistro di Po, dalla Corte Barna alla Chiavica dell'Organo, in Comune di Bagnolo San Vito, sul dato di L. 67,970, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 70 giorni dalla consegna. Deposito interinale L. 9,000, cauzione definitiva L. 22,000, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Il 24 detto mese, presso la Prefettura di Palermo, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della ricostruzione del ponte Mortilli, colla sistemazione dei tratti di accesso, della lunghezza di m. 813.20, lungo la strada nazionale Palermo-Girgenti per Corleone e Bivona, per la presunta somma di L. 42,435. Lavori da eseguire a termini del Capitolato. Deposito interinale L. 4,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, in denaro o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Ferrara, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto per l'ingrossamento e costruzione di banca alle Coronelle di Ravalle e Pastora, nell'argine maestro di Po, della lunghezza di metri 3,176, in diminuzione dell'importo di L. 52,263.02, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 2,500; le altre condizioni eguali a quelle del precedente incanto.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura medesima, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto per l'ingrossamento e costruzione di banca a parte della Coronella Palantone ed al froldo Caselle, nell'argine maestro di Po, della lunghezza di m. 2,335.70, in diminuzione dell'importo di lire 67,085.20, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 3,500, ed altre condizioni come sopra.

— Il 25 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma, e presso la Prefettura di Campobasso, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione (dal 1° aprile 1882 al 31 marzo 1891) del tronco della strada nazionale di Alfedena, compreso fra il ponte Ravindola ed il ponte Zitola, della lunghezza di m. 44,744.73, per la presunta annua somma di L. 25,009. Deposito interinale L. 1,250, cauzione definitiva eguale alla metà dell'annuo canone deliberato, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Padova, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori d'ingrosso e rialzo dell'argine sinistro del canale di Pontelongo dal Comune omonimo fino a Brenta dell'Abbà nei Comuni di Pontelongo, Correzzola e Codevigo, per il presunto importo di L. 76,825. Lavori da eseguire entro 180 giorni. Deposito interinale L. 5,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario e rendita D. P.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Prefettura di Treviso, si accettano le offerte di ribasso, non inferiori al ventesimo, per l'appalto della ricostruzione di una 2ª tratta di un nuovo argine alla sinistra del Piave, fra Roncadelle e Ponte di Piave, sul dato di L. 40,477.89, così ridotto pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Potenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada provinciale Jonio-Potenza, compreso tra l'abitato di Tursi e la Stazione ferroviaria di Policoro, della lunghezza di m. 23,481.90, per il presunto importo di L. 374,011.89. Deposito interinale L. 10,000, cauzione definitiva L. 30,000, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Il 27 detto mese, presso la Prefettura di Roma, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto dei lavori di sottofondazione nel Bagno penale, di Civitavecchia, in diminuzione dell'importo di L. 20,200, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 2,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Alessandria, si terrà un'asta per l'appalto dell'ampliazione e sistemazione di Casa Guazzone ad uso del Distretto militare di Casale, per l'importo di L. 160,000. Lavori da eseguire entro 500 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 16,000. in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Caserta, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale manutenzione della strada Mondragone, dalla provinciale di Roma presso Sparanise al trivio di Cappella Reale, della lunghezza di m. 11,465, per l'annuo canone di L. 4,000. Deposito interinale L. 400 innumeraaio, cauzione definitiva eguale ad un'annata del canone deliberato in numerario o rendita D. P.

— Il 28 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Milano, si terrà un'asta per l'appalto della

quinquennale manutenzione (dal 1° aprile 1882 al 31 marzo 1887) del canale Muzza ed opere annesse, per la presunta annua somma di L. 25,520. Deposito interinale L. 9,000, cauzione definitiva L. 14,000, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Pavia, si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione dell'argine destro di Po, nel comprensorio idraulico Corana, Cervesina, da Bastida dei Dossi al picchetto di guardia 37 verso Cervesina, per la presunta somma di lire 113,350. Lavori da eseguire entro 180 giorni. Deposito interinale L. 7,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Il 2 marzo, p. v., presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Trapani, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale da Trapani per Castelvetrano alla provinciale Marsal-Saleni presso il ponte sul torrente Bellusa, della lunghezza di m. 21,814.26, per la presunta somma di L. 319,000. Lvori da eseguire entro 3 anni dalla consegna. Deposito internale L. 15,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Reggio-Emilia, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada nazionale delle Radici, compreso fra il paese di Roteglia ed il ponte sul torrente Poggioli del Bue, per la presunta somma di L. 291,700. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 15,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Pescocostanzo (provincia di Aquila), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria, che dall'abitato del detto Comune mena al confine di Canzano, della lunghezza di m. 10,969.40, per il presunto importo di L. 115,687.06. Deposito interinale L. 2,500, cauzione definitiva L. 15,000, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Palermo, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale da Lercara a Chiusa per la Filaga, compreso tra il fiume Sosio ed il Palazzo Adriano, della lunghezza di m. 5,905.20, per la presunta somma di L. 134,830. Lavori da eseguire entro 20 mesi. Deposito interinale L. 7,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Il 4 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Avellino, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale detta della Baronia, compreso fra gli abitati di Carife e Vallata, della lunghezza di m. 5,524.25, per la presunta somma di L. 196,000. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 8,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Salerno, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale Amalfi-Positano-Meta, compreso fra il Rivo Carcarone ed il Vallone La Posta, della lunghezza di m. 4,806.81, per la presunta somma di L. 223,500. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 10,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Il 6 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Campobasso, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale, compreso fra il burrone di San Pietro Avellana e l'abitato di Castel del Giudice, per la presunta somma di L. 3.2,000. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 15,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Cosenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale da Coraci alla nazionale Silana, compreso fra la detta nazionale nella Valle del Garga e la Torre di Lorica nella Valle del Bufalo, per la presunta somma di L. 236.037.58. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 16,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Il 7 detto mese, presso il Ministero e la Prefettura suddetta, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della suddetta strada provinciale, compreso fra la provinciale Rogliano-Parente e la Torre Lorica, per la presunta somma di L. 226,786.34. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 12,000, e cauzione definitiva come sopra

Appalti deliberati.

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto, per conto del Ministero dei lavori pubblici, le travate metalliche del tronco ferroviario Gallarate-Laveno.

G. PASTORI *Direttore*, *proprietario*, *responsabile*.

Elenco delle oblazioni a favore della Cassa Soccorso delle Strade Ferrate dell'Alta Italia per l'esenzione dallo scambio dei biglietti di visita pel Capo d'anno 1882.

(Cont. — 7° Elenco).

Campagnoli L., Pizzighettone, L. 1; Gnaschi B., Gozzano, 1; Bardelli G., id., 1; Croci S., id., cent. 50; Pinto F., id., id. 50; Serasini M., id., id. 20; Piacentini B., id., id. 50; Tamagno I., Portacomaro, L. 1; Monti R., S. Stefano, 1; Panara A., Tronzano cent. 50; Martelli G., Magenta, L. 1; Sacchi A., Librera, 1; Savoja A., id.. cent. 50; Pennati R., id., id. 50; Baccini L., Verolanuova, L. 1; Manenti T., id., cent. 50; Levi V., Carimate, L. 1; Pinaroli P., Cantù, 2; Gibelli G. B., id., cent. 50; Ghidini A., Saluggia, L. 2; Zambeccari G., B. Ticino, 1; Grignani P., Torrazza, cent. 50; Redaelli C., Musseco, id. 50; Arienti P., id., id. 50; Pedrini P., Seregno, L. 2; Foglia G. B., Tavazzano, 1; Enria G., Biella, 2; Lanfranca D., id., cent. 50; Bianchi A., Cuniago, 1; Sesia F., Corsico, 2; Boerio G., Ponzana, 1; Gratarola C., id., cent. 50; Costa G., Lecco, L. 2; Bizzi A., id , 1.50; Giudici G. B., id., 1; Melloni S., Livorno Verc., 1; Piana G., id., 1; Brichetti A., id., cent. 25; Briarava G., Chignolo Po, L. 2; Forster C., Varese, 2; Scotti C., id., 1; Ferreri F., Valenza, 2; Fibiletti A., id., 1; Pera E., id., 1; Celasco F., id., 1; Tardani E., id., 1; Ferrari C., Cava Carbonara, 1; Bozzi cav. ing. A., Torino, 5; Tarozzi cav. ing. A., id., 3; Pittatore ing. C., id., 2.50; Martinetti ing. P., id., 1.80; Canti ing. C., id., 1.35; Ovazza ing. E., id., 1.35; Signorile ing. G. B., id., 2.50; Moratti F., id., 1.50; Bovone ing. C., id., 1.20; Durandi ing. E , id., 1; Beltrami ing. F., id., 1; Berrini ing. M., id., 1; Zanotta ing. A., id., 1; Boschetti D., id., 1; Piranesi A., id., 1; Stern G., id., 1; Tibaldi ing. G., Savigliano, 1; Solito F., id., 1; Dusnasi D., Ceva, 3; Mirone ing., id., 2; Grassi ing., id., 2; Riva ing., id., 2; Battistini Aldo, id., 1; Pizzardo A., id., 1; Azzaloni C., id., 1; Grimani ing. A., Alessandria, 5; Mattassaglio P., id., 2; Scaramuzza ing. G., id., 2; Robutti G., id., cent. 50; Clementi ing. L., Genova, L. 3; Orlandini E., id., cent. 50; Capriata M., id., id. 60; Tomati ing. P., Asti, 3; Campari ing. L., id., 1; Verdobbio G., id., 1; Marmori B., Moncalieri, 1; Pajola ing. G. B., Oneglia, 4; Bocca ing. G., Finalmarina, 2; Scaparone T., Ventimiglia, 2; Toniamenti G., Oneglia, 1; Rosanigo G., Alba, 3; D'Adesso C., id., 2; Artom ing. S., id., 2; Micheletti L., Torino, 2; Candellero ing. C., id., 1.50; Bobbio ing. V., id., 1.50; Visconti P., Bardonecchia, 1.50; Morello G., Torino, cent. 50; Panza G., id., id. 50; Bertà ing. F., Savona, L. 3; Bossi ing. L., Ventimiglia, 5; Maffezzoni ing. O., id., 2; Morini ing. G., Torino, 2; Cada ing. C., id., 1.20; Berard ing. F., id., 1; Valentini A., id., 1; Guebey O., id., cent. 50; Ferrari G., id., id. 50; Boggio G. B., id., id. 50; Tornaghi I., id., id. 50; Bucchia P., Savona, L. 2; Gamacchio S., id., 2; Paggi G., id., 2; Orengo G., id., cent. 75; Palberti ing G., Novara, L. 2; Bonacossa R., id., 1.50; Marsilli M., id., 1.50; Sartori F., Milano, 2.50; Croffomara A., Gallarate, 2; Bubbino L., Milano, 5; Vio M., Cremona, 3; Fontana A., id., 2; Hajeel A., id., 2; Sacchi V., Pavia, 2; Pannoncini T., Cremona, 1.50; Baldocchi D., id., 1; Piolotti P., Casalpusterlengo, 1.50; Val-

legiani V., Asti, 2; Licale A., Casale, 2; Viarana A., Chivasso, 2; Bocolla G., Vercelli, 1.50; Natolini L., Chivasso, 1; Favre A., Ivrea, 1; Fandua C., Biella, 1; Gramignola S., Milano, 2; Bocchiola P., id., 2; Rave G., id., 2; Riva C.. id., 5; Bonacossa G., id., 4; Sala M., id., 3; Carini A., Pavia, 1.50; Malusardi C., id., 2; Caccia G., Milano, 1.50; Panizza G., id., 2; Girada G., Mortara, 2; Bonoldi L.. S. Remo, 1; Malinverni E., id., 1; Gaido C., id., 1; Cieri F., Avigliana, 1; Ghibaud G., id., cent. 75; Bonandi D., id., id. 50; Revelli L., id., id. 50; Masino V., id., id. 50; Tagliaferro P., Ceriale, L. 1; Spagnotto E., id., cent. 50; Quarati L., id., id. 50; Verdi G., Cuneo, id. 75; Besso E., id., id. 50; Ghigo A., id., id. 50, Luciano G., id., id. 40; Faeta A., id., id 30; Faroppa L., id., id. 50; Nani A., Spotorno. L. 1; Ciboa G., id., 1; Michielato F., id., 1; Zunino G., Torino Scalo, 5; Gione D., Ponti, cent. 60; Piagnoli C., id., id. 50; Bertone A., id., id. 50; Cavalla D., id., id. 20; Ariccio G., Incisa B., L. 3; Riccio S., id., 1; Branda C., id., cent. 50; Da Molo G., Cogoleto, L. 1; Inversini F., Genova, 2; Mamoni G., Levanto, 1.20; Luvisotti C., id., 1; Suetta C., Chiavari, 1.20; Marini M., Sestri Levante, 2; Delupo F., Chiavari, 2.50; Lorandini A., Pisa, 5; Massagli D., id., 2; Ferrario A., id., 2; Guidotti C., Lucca, 2; Bellentani L., Firenze, 1; Malucchi G., id., cent. 50; Teri G., Prato, id 50; Ferrari G., Bologna, L. 3; Hnapp G., id., 1.70; Marzocchi L., id., 2; Monizzi B., Porretta, 1.50; Olivi F., Parma, 5; Ortalli E., id., 2; Perrù C., id., 2; Romanelli A., id., 2; Arnoldi D., Voghera, 2; Arrigoni L., Stradella, 2; Malagoli A., Firenze, 2.50; Cavalli C., id., 1; Massagli S., id., 5; Gelmi comm. L., Verona, 5; Fabani cav. P., id., 4; Sartorio cav. P., id., 2; Legrenzi cav. L., id., 2; Pajola F., id., 2; Scandiuzzi A., S. Martino B. A., 1; Fioretti G., id., cent. 50; Fava S., Vago Zevia, id. 50; Dall'Abaco L., Tavernelle, L. 1; Dall'Abaco R., id., cent. 50; Rossi L., id., id. 25; De Golgi E., Vicenza, id. 50; Cisco A., id., id. 30; Zanetti G., id., id. 50; Massari E., id., id. 50; Montavon B., id., id. 30; Sandri A., id., id. 30; Ferrari E., id., id. 30; Morandini G., id., id. 30; Murari G., id., id. 30; Corcta A., id., id. 30; Benzoni E., id., id. 30; Frizzi P., id., id. 30; Panicucci O., id., id. 30; Ballico S., id., id. 25; Rosini A., id., id. 30; Ravioli M., id., id. 20; Gavioli A , id., id. 30; Fontana G. B., id., id. 30; Renaco S., id., id. 20; Finelli G., id., id. 30; Bonora L., id., id. 30; Peccei G., id., id. 25; Nicoladi C., id., id. 25; Pedezzi M., id., id. 50; Pigafetta A., id., id. 50; Colombina G., Poiana, L. 1.50; Codemo I., id., 1; Pozzi cav. G., Padova, cent. 50; Lovarini G. B., id , L. 1; Zuliani A., id., 1; Stiffoni A., id., 1; Du Mortier C., id., cent. 50; Carpi A., id., id. 50; Mazzini C., id., id. 50; D'Adda G., id., id. 50; Della Casa G., id.; id. 50; Lago G., id., id. 50; Badoer A., id., id. 50; Franceschetti A., id., id. 50; Iaffei C., id., id. 50; Paganini L., id., id. 50; Toniolo P., id., L. 1; Longhino F., Marano, cent. 50; Bettini G., id., id. 50; Frass C., id. L. 2; Saggio L., Mestre, 1; Reggiani P., id., 1; Coppo B., id., 1; Millin U., id., cent. 50; Calciati G., id., 1; Govi A., id., 1; Stegagno R., id., 1; Formiga G., Verona P. V., 2; Bosio G., id., 1; Cao P., id., 1; Baretta G., id., cent. 50; Pellegrinati G., id., id. 50; Moschini G., id., id. 50; Sironi C., id., id. 50; Racca G., Ponti, cent. 20.

Totale . . . L. 357.40
» 6° elenco » 1001.80

Totale . . . L. 1359.20

ANNUNZI

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

Si reca a conoscenza dei signori portatori di Azioni privilegiate della linea CAVALLERMAGGIORE-BRA e di Obbligazioni della linea CAVALLERMAGGIORE-ALESSANDRIA, il risultato dell'estrazione a sorte che ebbe luogo nella seduta pubblica tenutasi a Torino il giorno 23 gennaio 1882.

8.ª Estrazione per l'ammortamento delle 3000 Azioni privilegiate della linea Cavallermaggiore-Bra.

Elenco delle 25 Azioni estratte.

56	62	242	360	421	515	525	547	804	873	950	1074	
1277	1316	1405	1478	1488	1564	1597	1886	1930	2097	2207	2716	2720

16.ª Estrazione per l'ammortamento delle 24,000 Obbligazioni della linea Cavallermaggiore-Alessandria.

Elenco delle 85 Obbligazioni estratte.

248	591	1493	1524	1879	2593	2651	3048	3166	3620	3671	3861	3946
4013	4773	4958	5266	5449	5688	5849	6235	6468	6568	6659	7000	7704
7780	7837	7896	7933	8717	8961	9052	9185	9512	10162	10187	10256	11537
11600	11701	12061	12725	12968	13102	13108	13308	13384	13649	14007	14008	14475
14891	14909	15122	15831	16910	16974	17416	17638	17753	17820	17836	18051	18562
19074	19195	19505	19787	19846	20138	20441	20658	20768	20835	20836	21644	21877
22048	22874	23416	23491	23592	23821	23915						

Il rimborso delle Azioni e delle Obbligazioni estratte avrà luogo in ragione di L. 500 cadauna, in valuta legale, a cominciare dal 1° luglio 1882, e mediante ritiro del titolo generale munito di tutti gli stacchi non scaduti, presso la Stazione di Torino P. N.

La decorrenza delle annualità sulle Azioni estratte cessa dal giorno 1° gennaio 1882.

Le Obbligazioni estratte cessano dal fruttare interessi colla data nominale del rimborso (1° luglio 1882).

Elenco delle Azioni privilegiate della linea Cavallermaggiore-Bra

estratte e non ancora presentate per il rimborso.

Estrazione 25 gennaio 1876 N. 347 da rimborsarsi a cura della cessata Società dell'Alta Italia.
Id. 27 gennaio 1880 » 507 — 697
Id. 24 gennaio 1881 » 513 — 605 - 677.

Elenco delle Obbligazioni della linea Cavallermaggiore-Alessandria

estratte e non ancora presentate pel rimborso.

Estrazione 27 gennaio 1879 N. 3969 13367.
» 27 id. 1880 » 3464 12438 18995 19077.
» 24 id. 1881 » 3966 7203 8484 9220 14084.

In questa occasione si avvisano i signori portatori delle Azioni comuni delle linee BRA-CANTALUPO e CASTAGNOLE-MORTARA, non fruttanti interessi, che quelle rimborsabili al 1° luglio 1882 saranno assoggettate alla ritenuta di L. 0.10 cadauna per tassa di circolazione.

Milano, 24 gennaio 1882.

IL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE.

TORINO — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, Via Finanze, 13.

G. Pastori proprietario responsabile

ANNO XV. Mercoledì 22 Febbraio 1882. N. 8.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO.

LE LOCOMOTIVE PEI TRAMWAYS
DI TORINO

(Continuazione — V. N. 6).

Ammessi dunque questi dati, dai quali risulta di 30 tonnellate il peso complessivo del treno nei casi più sfavorevoli (dei quali dobbiamo occuparci a preferenza), ed instituiti i relativi calcoli per determinare il lavoro che le dette locomotive devono sviluppare in queste determinate circostanze, si viene a trovare:

Che la quantità di vapore, che si deve consumare dalla locomotiva per trascinare le quattro carrozze dalla piazza Vittorio Emanuele alla Stazione di piazza Castello, è di K^i. 60; quella poi relativa al ritorno tra piazza Castello e la piazza Vittorio Emanuele, è solo di K^i. 20.

Quindi il vapore che si deve consumare, epperciò condensare complessivamente, andata e ritorno, per la sola tratta da piazza Castello a piazza Vittorio Emanuele, risulta di K^i. $60 + 20 = 80$.

Questo vapore è alla pressione di atmosfere $1\ ^1/_3$, cioè alla temperatura di 108° centigradi.

Ora le calorie contenute in un K^a. di vapore a questa temperatura essendo di $606.5 + 0,305 \times 108 = 640$, ne consegue che la quantità di calorie da assorbire nell'andata da piazza Vittorio a piazza Castello si è di $640 \times 60 = 38,400$ calorie, o per il ritorno di $640 \times 20 = 12,800$ calorie. In complesso, andata e ritorno, $38,400 + 12,800 = 51,200$ calorie.

Ricordando che l'acqua disponibile nel recipiente superiore per la condensazione è di 700 litri, e ritenendo questa alla media temperatura di 10 gradi; ritenuto pure che il vapore calcolato venga messo tutto in detto recipiente, la temperatura del miscuglio risultante al fine della corsa di andata sarà di

$$\frac{700 \times 10 + 38,400}{700 + 60} = \frac{45,400}{760} = 60^c \text{ gradi circa.}$$

Se viene compreso il ritorno, sarà di

$$\frac{700 \times 10 + 51,200}{700 + 80} = \frac{58,200}{780} = 75^o \text{ gradi circa.}$$

Nel caso poi che si comprendesse pure la strada di Casale, cioè che s'intendesse di condensare il vapore lungo la tratta di via Casale per 400 metri, e quindi da piazza Vittorio Emanuele a piazza Castello, facendo le stesse calcolazioni, si avrebbe: Temperatura del miscuglio nel recipiente superiore di condensazione al fine della sola corsa di andata verso piazza Castello, gradi 80. Se si comprende pure il ritorno, gradi 100.

Ora questi risultati dimostrano:

1° La possibilità di ottenere la condensazione del vapore per la tratta da piazza Vittorio Emanuele a piazza Castello, compreso il ritorno, impiegando la Società Belga le locomotive aventi il recipiente condensatore; e ciò perchè la temperatura non si eleverebbe, per queste tratte complessivamente, che a gradi 80 al più.

2° La possibilità teorica, ma non pratica, di ottenere la perfetta condensazione del vapore, qualora si comprendesse ancora la tratta di via Casale, come è reclamato dagli abitanti di quella località, essendo il recipiente condensatore troppo piccolo, e quindi raggiungendosi, compreso il ritorno, la temperatura di 100 gradi.

È bensì vero che, a rigore di termini, si potrebbe, all'arrivo alla Stazione di piazza Castello, sostituire completamente l'acqua calda nel recipiente superiore con altra fredda per il ritorno; ma questo ripiego non credo minimamente di consigliarlo, sia perchè, anche per l'andata, la temperatura di 80 gradi, che si raggiunge, la ritengo

eccessiva per un servizio normale; sia poi, ed essenzialmente, perchè, pur troppo, nella località di stanziamento dei *tramways* in piazza Castello si ha già a deplorare dei depositi eccessivi di acqua, di fango e di sudiciume; e non è certo il caso di aggiungere altre cause deterioranti lo stato del suolo, quali sarebbero i continui ricambi d'acqua nei recipienti succitati.

In conseguenza, volendosi condensare il vapore per la tratta di via Casale, e quindi via Po e piazza Castello andata e ritorno, riesce indispensabile, perchè il servizio sia assicurato, che il recipiente refrigerante o condensatore sia portato alla capacità di 1,400 a 1,500 litri, acciocchè la temperatura in esso si mantenga abbastanza limitata, vi sia perciò fattibile la condensazione, e si possa avere la voluta garanzia pratica.

Si potrebbe però soggiungere che le dette locomotive tengono inferiormente due altre casse d'acqua, della capacità, come abbiamo visto, di 500 litri destinati all'alimentazione della caldaia: per cui, se queste venissero pure utilizzate come condensatori, applicandovi gli apparati d'immissione del vapore, forse si potrebbe con esse soddisfare alla scarsità del recipiente superiore.

E per verità, sino ad un certo punto sta il fatto, che potrebbero essere utilizzate; ma, siccome alla fine della corsa verso piazza Castello, esse devonsi trovare quasi vuote, così poco potrebbe essere il loro concorso, a meno che anche per esse si facesse il servizio d'acqua in piazza Castello.

Comunque, credo mio còmpito esser quello di limitarmi a segnalare, che per questo secondo caso è insufficiente il recipiente condensatore di 800 litri, e che invece occorre sia portata da 1,400 a 1,500. Vedrà l'esperta Direzione di quel servizio quali saranno le disposizioni da prendere, le quali d'altronde non presentano difficoltà alcuna.

È vero altresì che codeste locomotive sono provviste della pompa iniettore, stata inventata da un nostro distinto ingegnere, il cav. Chiazzari; la quale, durante l'alimentazione della caldaia, assorbe già per sè stessa una parte considerevole del vapore esausto. Ma, se essa può costituire una maggior garanzia pei risultati della condensazione, non può però essere subordinato il suo scopo di alimentazione, che è di un ordine superiore, a quello inferiore di semplice apparato di condensazione.

Se, infine, l'Amministrazione esigesse che la condensazione venisse fatta per gl'interi percorsi dalle due barriere a piazza Castello e ritorno, cioè per una lunghezza complessiva di 5,200 m. (cosa che, come già ebbi a dire, non mi parrebbe, almeno nelle attuali condizioni di fabbricati esistenti, punto necessaria), in allora le locomotive ora impiegate sarebbero affatto impari al bisogno, mentre la capacità del recipiente condensatore dovrebbe portarsi a 3,000 litri per un sicuro servizio.

A questo riguardo occorre notare che, se al peso attuale delle ultime locomotive di 11,500 chilog. venissero ancora aggiunti altri 2,000 chilog almeno, quali occorrerebbero per raggiungere il quantitativo di 3,000 litri d'acqua fredda, richiesto per la condensazione, forse il peso di queste locomotive si troverebbe eccessivamente accresciuto per le condizioni di stabilità delle locomotive stesse e della strada percorsa nell'interno della città.

Perciò giova considerare che entro la cinta daziaria la velocità si trova molto ridotta, e le pendenze sono meno sensibili che in alcune località fuori cinta, per cui gli sforzi di trazione riescono sensibilmente inferiori a quelli che le attuali locomotive più potenti possono sviluppare; ed in conseguenza, per l'interno della cinta daziaria, la Società potrebbe impiegare locomotive di minor potenza, epperciò di minor peso, portando in compenso la capacità dei recipienti d'acqua a quella indicata, onde assicurare la completa condensazione. Nè si vedrebbe difficoltà, perchè alle Barriere venisse fatto il cambio della locomotiva, per rimorchiare sempre lo stesso treno.

Un'osservazione poi, che, secondo me, non deve essere trascurata, si è quella che, tanto in via Po, come in piazza Castello e lungo tutto il percorso, il personale di servizio è tenuto ad arrestare il treno ad ogni richiesta dei passeggieri, che vogliono scendere o salire.

XVI. *Inconvenienti per rapporto alle fumivorità, dipendenti dalle frequenti fermate dei treni.* — Tale circostanza fa sì che nelle frequenti riprese di marcia, il macchinista deve togliere il vapore dal condensatore ed indirizzarlo libero nell'atmosfera attraverso al camino, onde togliere la forte contropressione, che il vapore immesso nel condensatore arreca agli stantuffi motori; e ciò per poter vincere ogni volta l'inerzia del treno.

Tali fermate susseguendosi ad assai brevi intervalli, ne risulta la necessità di emettere nell'atmosfera una quantità relativamente grande di vapore, divenendo per tal modo, e per determinati casi, in parte illusoria la prescritta fumivorità.

Io non vedo proprio la necessità di queste frequenti fermate, trattandosi di treni che hanno un assai lungo percorso; e credo perciò che sarebbe più conveniente, anche a guadagno di tempo, di precisare delle fermate a punti fissi, le quali potrebbero essere limitate p. es.: una a ciascuno dei due imbocchi della via di Po, due lungo il suo percorso, una quinta al principio del ponte sul Po, una sesta al principio della via Casale, e finalmente una settima al Ricovero; ben inteso però che tali fermate non si effettuerebbero che quando se ne verificasse il bisogno.

Io sono persuaso che esse sarebbero più che sufficienti, e si verrebbero in questo modo a migliorare le condizioni del servizio, anche al riguardo della fumivorità.

XVII. *Constatazioni di fatto sulla silenziosità delle locomotive in servizio. — Silenziosità dipendente dallo stato della strada, e proposte del tipo più adatto d'armamento* — Passando ora a trattare della *silenziosità* delle locomotive, che è il secondo dei requisiti richiesti, io ebbi a constatare nelle varie corse fatte sulle locomotive, come essa condizione si trovi assai bene soddisfatta, sia per la buona costruzione e manutenzione delle locomotive, per la solida connessione delle varie parti di cui sono costituite, sia ed essenzialmente verificandosi la soppressione del rumoroso getto del vapore nel camino lungo le vie della città. Naturalmente, non osservandosi la condensazione, in allora è quasi impossibile ammettere in modo assoluto la silenziosità della locomotiva.

Però, se oltre al considerare le macchine per sè stesse, vuolsi anche prendere in esame l'armamento della via,

che evidentemente ha una grande influenza sul rumore avvertito dal pubblico al passaggio dei treni, v'è campo ad osservare che alquanto diverse sono le condizioni d'esercizio, da questo lato, nell'interno ed all'esterno della città.

Infatti, fuori dell'abitato, l'armamento è fatto con traversine di legno e rotaie Vignole, e l'unione di queste ultime è del sistema a *giunto sospeso*, il quale per la sua elasticità facilita di molto il passaggio delle ruote, ammorzando quasi totalmente quegli urti e scosse, che altrimenti ad ogni discontinuità si manifesterebbero, con danno del materiale ed incomodo dei viaggiatori.

Nelle vie interne invece, i binarii essendo stati fatti nella maggior parte per la trazione a cavalli, o per locomotive di minor peso, e quindi per carichi poco rilevanti, sono ancora di antico sistema e con lungherine di legno.

Ciò fa sì che le rotaie non potendo combaciare in modo perfetto e per tutta la loro lunghezza colle sottostanti lungherine, e per non esservi un sistema d'unione ai giunti tale da rendere solidali fra loro due rotaie contigue, non avendosi che due bolloni, si verifica talvolta, sotto il grande peso della locomotiva, al passaggio di ogni ruota, un urto ed un salto brusco, che può essere causa di rumore, e che, sconnettendo anche a lungo andare le diverse parti della locomotiva, può provocare e sbattimenti e vibrazioni, incomode tanto pei viaggiatori, quanto pei passanti.

Io crederei quindi non fuori di luogo esprimere anche su questo punto un *desideratum*, e sarebbe che eziandio per l'interno della città venisse studiato un sistema d'armamento più adattato ai carichi ch'esso deve sostenere, e meglio informato alle attuali esigenze della meccanica ferroviaria, cioè a *giunto sospeso*.

(*Continua*). *Ing.* C. Frescot.

IL TUNNEL SOTTO LA MANICA

In relazione alle notizie pubblicate nel precedente nostro numero circa i lavori del tunnel sotto la Manica, crediamo opportuno riferire tradotta la seguente corrispondenza da Calais, 8 febbraio, al *Journal des Débats*, la quale deve specialmente interessare alle persone dell'arte, ora che si sta progettando un tunnel anche attraverso lo Stretto di Messina.

Sir John Hawkshaw ed altri eminenti ingegneri inglesi, i sigg. Barlow, già presidente della Società degl'ingegneri civili, Barry, Crampton, Brunlees, Easton, Clark Hawkshaw, accompagnati dai sigg. Topley e Whittaker, geologi addetti al Géological Survey, ai quali si erano aggiunti alcuni rappresentanti della stampa inglese e parecchi altri signori, si recarono oggi a visitare i lavori che la Società francese, concessionaria della ferrovia sottomarina, sta eseguendo a Sangatte, presso Calais, allo scopo di preparare l'opera importantissima del tunnel sotto la Manica.

Questi lavori hanno per punto di partenza due pozzi gemelli di 86 m. di profondità. Il pozzo N. 1, di m. 2.50 di diametro interno, destinato all'estrazione dell'acqua ed alla ventilazione; l'altro, avente il diametro di m. 5.40 servirà all'asporto dei detriti ed alla circolazione degli operaj. Un terzo pozzo meno profondo fornirà l'acqua alle caldaie delle macchine a vapore, la cui forza riunita supera già 300 cavalli.

Al fondo di questi pozzi si cominciarono due gallerie dirette sotto il mare. La principale ha 150 m. di lunghezza, che furono eseguiti a mano; ma sarà prolungata sino a 1,580 m., mediante una potente perforatrice inventata dal colonnello Beaumont, del Genio militare inglese. L'altra galleria, situata a 13 m. al di sopra della prima, servirà ad esperimentare la macchina di un altro inventore inglese, sig. Brunton.

L'interesse speciale della visita di sir John Hawkshaw e degl'ingegneri e geologi che l'accompagnavano, consisteva nella constatazione, che desideravano fare, delle qualità più o meno acquifere dei varii banchi di creta sovrapposti, che formano tra Douvre e Calais il fondo dello Stretto.

I pozzi della Società francese avendo traversato tutti gli strati, dalla creta bianca superiore molto fessurata, sino alla creta grigia, detta creta di Rouen, ed alle argille del Golt situate di sotto, permisero di fare codesto studio e codeste verificazioni in modo completissimo.

Durante l'escavo di questi pozzi, si riconobbe che sino a 57 m. di profondità, calcolati dall'orificio, gli strati sono molto acquiferi; il totale dell'acqua filtrante fu calcolato, durante l'escavo del piccolo pozzo di m. 2.50 di diametro interno, sino a 7,000 litri al minuto. In ciascuno dei pozzi si potè isolarsi dagli strati acquiferi mediante un rivestimento appropriato, detto *cuvelage*, e formato di pezzi di legno di quercia riuniti colla massima cura e poscia calafatati. La confezione e la posa di questi *cuvelages* costituiscono una delle operazioni più difficili e più delicate dell'arte del minatore: se ne fece nei cantieri della Società una dimostrazione completa, che parve interessare moltissimo ai visitatori inglesi.

Al disotto di questi strati permeabili, si trovarono invece, per uno spessore di oltre 30 m., dei banchi di creta grigia-bluastra, la quale non lascia passare, sulla sponda francese, che pochissima acqua.

Egli è in questi banchi che si dovrà perforare il tunnel, se si vuol evitare le grandi difficoltà che porterebbe l'acqua. Per conseguenza, la Società francese proseguirà nel loro spessore, con congegni meccanici, le gallerie aperte sotto il mare.

Per far bene apprezzare a sir John Hawkshaw ed agli altri ingegneri e geologi che l'accompagnavano, le quantità d'acqua esistenti nelle parti superiori della creta grigia, si era applicato un rubinetto attraverso il rivestimento d'uno dei pozzi; ed aprendolo, si diede il passaggio dinnanzi ad essi ad uno sgorgo violento, che attestava l'abbondanza dell'acqua e dell'alta pressione sotto la quale erasi accumulata dietro il *cuvelage*.

I lavori di Sangatte furono eseguiti sotto la direzione del sig. Breton, ingegnere in capo, e del sig. Dron, ingegnere in secondo. Il sig. Ferdinando Raoul Duval, ingegnere, membro delegato del Comitato della Società francese, era venuto da Parigi per ricevere i visitatori inglesi al cantiere; ed egli diede loro tutte le informazioni dsiderabili.

Dopo aver percorso i lavori sotterranei, sir J. Hawkshaw ed i suoi colleghi esaminarono le considerevoli installazioni, che la Società francese termina in questo momento. La loro attenzione si è particolarmente fermata

sulla macchina a vapore del tipo più perfezionato, e sugli apparati di compressione d'aria, che devono trasmetterne la forza alle macchine perforatrici.

I progetti di questi compressori furono fatti dall'illustre prof. Colladon, di Ginevra, ingegnere-consigliere dell'Impresa del tunnel del Gottardo, e che fa parte del suddetto Comitato francese. Egli vi ha introdotto notevoli miglioramenti. Queste macchine furono poi montate e saranno dirette dal sig. Welker, il quale sostenne analoghe funzioni al Gottardo sino al termine del grande sotterraneo.

LO SCONTRO DI BLACKBURN

In seguito ad una notizia pubblicata da parecchi giornali, e da noi riprodotta nel precedente numero, ci viene diretta la seguente lettera, a cui di buon grado facciamo posto:

Preg. Signor Direttore
del *Monitore delle Strade Ferrate*. — Torino.

Torino, 20 febbraio 1882.

Abbiamo letto nel N. 7 del suo pregiato giornale un breve cenno risguardante lo scontro avvenuto il dì 8 dello scorso agosto a Blackburn, fra i treni di Manchester e di Liverpool. Vi si riassume, senza commenti, nè spiegazioni, il rapporto del col. Yolland, incaricato dal *Board of Trade* di eseguire l'inchiesta sulle circostanze di tale disastro, e specialmente quella parte in cui il relatore, sulla base di qualche testimonianza molto dubbiosa, crede di poter affermare che fra le cause del disastro debbasi annoverare il mancato funzionamento del freno continuo automatico Westinghouse, al momento del bisogno.

Al dissopra del rapporto del col. Yolland vi sono le conchiusioni del *Board of Trade*. Non si può parlare di quello, senza citare anche queste; ed è ciò che noi vogliamo e dobbiamo fare, domandando alla gentilezza della S. V. un po' di spazio per ciò. L'argomento dei freni continui è di una importanza speciale ora in Italia, ed il pubblico ha il diritto di conoscere tutta la verità al riguardo dei varii sistemi.

Ricordiamo in poche parole le circostanze del disastro. Un treno diretto, proveniente da Manchester, giunse alla Stazione di Blackburn il dì 8 agosto alle 3 pomeridiane. Malgrado che la Stazione fosse fornita di un sistema di segnali, e che il treno disponesse del freno Westinghouse, esso non s'arrestò fuori della Stazione, ma entrandovi con una certa velocità, venne ad urtare violentemente contro un treno fermo, uccidendo 7 viaggiatori e ferendone 64.

L'inchiesta giudiziaria su tale disastro terminò il 17 settembre, dopo l'audizione di numerosi testimoni, con il seguente verdetto del Giurì:

« Charles Tiplady ed altri perdettero la loro vita in uno « scontro fra i treni di Liverpool e di Manchester alla Sta- « zione di Blackburn, cagionato dall'inefficacia dei segnali « adoperati, e dall'eccessiva velocità colla quale il treno di « Manchester era spinto nell'entrata alla Stazione. Il Giurì « è di opinione che la detta Stazione dovrebbe essere pro- « tetta con un sistema di segnali migliore dell'attuale ». (Vedi *Engineering*, settembre 1881, pag. 313; e *The Engineer*, settembre 1881, pag. 217). — Come si vede, non una parola tendente a rigettare la causa del disastro sul freno Westinghouse.

Dopo l'inchiesta giudiziaria, venne l'inchiesta tecnica del *Board of Trade*, e l'incarico ne fu affidato al col. Yolland. Il suo rapporto non fu pubblicato che cinque mesi dopo il disastro: le Autorità superiori del *Board of Trade* non vollero presentare al pubblico una relazione così ricca di contraddizioni come quella del col. Yolland, senza aggiungervi i loro commenti.

Il col. Yolland esprime nel detto rapporto la sua sorpresa che, nelle condizioni attuali del traffico e dei segnalamenti alla Stazione di Blackburn, non si abbiano avuti a deplorare degli scontri prima d'ora. Constata il fatto che il macchinista del treno di Manchester non aveva un segnale sicuro ed imperativo cui obbedire. Pare che fosse ammesso dai Regolamenti di togliere il segnale d'arresto fuori della Stazione, quando il treno arrivante avesse ridotto la propria velocità sufficientemente per poterlo considerare come sotto completo controllo del macchinista. Quest'estimazione del margine fra la sicurezza ed il pericolo, lasciata all'apprezzazione di un impiegato subalterno, poteva degenerare in abitudine ed essere, come fu, causa di un disastro quale quello lamentato.

Ma il col. Yolland non si arresta, dopo di averli stabiliti ed ammessi, a questi fatti, nei quali, secondo le opinioni più autorevoli, consiste tutta ed intiera la vera causa del disastro di Blackburn: egli tende a rigettarne la principale responsabilità sul freno Westinghouse; e dirige a tale scopo i suoi sforzi persistenti, avversando questo sistema in particolare, ed i freni automatici in generale, con un accanimento che sorprende, tanto più quando si vede la sua critica culminare in lodi esagerate del freno Fay e Newall.

Ora, è perfettamente constatato da tutte le deposizioni ricevute al riguardo, che il freno Westinghouse, di cui era provvisto il treno di Manchester, aveva funzionato in tutte le Stazioni precedenti nello stesso viaggio; è pure provato che il macchinista non aveva praticato tale freno che durante 7 giorni, ed era pochissimo o punto esperto della sua manovra. Dippiù, mentre il macchinista fu il solo ad asserire, per propria discolpa, che il freno Westinghouse si rifiutò di funzionare alla Stazione di Blackburn, i viaggiatori interrogati dichiararono positivamente di avere sentito il freno agire, probabilmente troppo tardi per arrestare il treno ed evitare lo scontro. Questa testimonianza è corroborata dall'esperienza fatta, dopo il disastro, colla macchina e 4 vagoni intatti, sui quali si vide il freno funzionare perfettamente.

Di fronte a tali fatti, il *Board of Trade* non poteva confermare le conclusioni del col. Yolland, e permettere che un suo impiegato prendesse l'occasione in discorso come un pretesto per attaccare la riputazione di un freno, che ha oramai dimostrato essere il più perfetto ed il più efficace in pratica. Perciò, nella seduta dell'11 gennaio p. p del *Board of Trade*, sotto la presidenza dell'on. J. Chamberlain, mentre si prese atto del rapporto del col. Yolland, si aggiunse non esistere alcuna prova positiva o negativa del mancato funzionamento del freno Westinghouse al momento del bisogno; doversi, d'altra parte, considerare che i meccanismi anche più perfetti e più sicuri sono soggetti a disordinarsi, e che i freni continui non fanno eccezione alla regola, tanto più quando sono applicati a treni, che vengono scomposti e ricomposti molte volte nel viaggio, e vanno soggetti a ripetuti stacchi ed attacchi degli accop-

piamenti; che, per tali ragioni, il *Board of Trade* non credeva dover ritrattare o modificare la favorevole opinione già avanti espressa circa l'adozione dei freni Westinghouse pei treni viaggiatori, e doversi invece richiamare l'attenzione delle Compagnie ferroviarie sulla necessità di dare istruzioni più precise a coloro cui è affidato l'incarico di funzioni dal cui esatto adempimento dipende l'azione regolare del freno

Queste conclusioni del *Board of Trade* non richiedono alcuna illustrazione. È evidente che solo la considerazione, superiore a tutte, della verità, congiuntamente a quella dell'utilità pubblica, hanno potuto condurre il *Board of Trade* ad una determinazione così grave ed eccezionale, come quella di disdire pubblicamente i sentimenti espressi dal loro funzionario e relatore ufficiale.

Ci sia permesso ancora, prima di terminare, di citare le parole con cui l'on. S. Laing, presiedendo l'Assemblea generale degli Azionisti della *London, Brighton and South Coast Railway*, tenutasi in Londra il 25 dello scorso gennaio, si esprimeva al riguardo del freno Westinghouse ed al rapporto del col. Yolland:

« Il col. Yolland, egli disse, volle nel suo rapporto portare un colpo alla riputazione del freno Westinghouse. Ma il *Board of Trade* non divise le sue opinioni, e non solo sciolse tale sistema da ogni accusa, ma riconfermò il suo favorevole parere.

« Noi, continuò il sig. Laing, lo abbiamo adottato da lungo tempo, sin da quando si riconobbe che agli Stati Uniti (per la legge, probabilmente, di *survival of the fittest*, della sopravvivenza del più adatto nella lotta per l'esistenza) il freno Westinghouse era in uso presso le principali ferrovie. Da allora in poi l'abbiamo sempre più largamente impiegato, colla più assoluta e completa soddisfazione di tutto il personale della nostra Compagnia. Non v'ha dubbio che parecchi gravi disastri furono evitati sulle nostre linee grazie a tale freno; e son felice di poter annunziare che esso è ora applicato a quasi tutto il nostro materiale mobile, e che considererò la sicurezza e la facilitazione del nostro traffico come di molto aumentata il giorno in cui tutto indistintamente il materiale ne sarà provvisto ». —

Gradisca, egregio sig. Direttore, i sensi della nostra più distinta considerazione

Ing. G. TADDEI — *Ing.* M. VICARJ.

Rappresentanti generali della *Westinghouse Brake Company Limited.*

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Sappiamo che l'Amministrazione delle strade ferrate dell'Alta Italia ha presentato al Ministero dei lavori pubblici il progetto di massima per l'ampliamento e riordinamento generale della Stazione di Novara.

Secondo questo progetto, si provvederebbe a tutti i bisogni che si faranno sentire in quella Stazione, a causa dello innesto nella medesima della nuova linea pel Gottardo, di quella per Varallo, e dell'altra di Domodossola.

La spesa preventivata per la esecuzione di tutti i predetti lavori di ampliamento e di riordinamento sarebbe di L. 2,300,000.

><

Ci scrivono da Venezia che quell'Ufficio del Genio civile ha presentato per approvazione al Ministero il progetto di appalto del 2° tronco della ferrovia Treviso-Oderzo-Motta. compreso fra la Stazione di Ponte di Piave e quella di Motta, cioè dalla sinistra del Piave alla destra del Livenza.

Questo tronco ha la lunghezza totale di m. 15,900, e l'importo totale del tronco è preventivato in lire 1,075,000, delle quali L. 860,000 per lavori da appaltare, e L. 215,000 a disposizione dell'Amministrazione governativa.

Dalle opere previste nel progetto è esclusa la provvista del materiale d'armamento e dei meccanismi delle Stazioni.

La lunghezza del tronco è suddivisa in m. 14,750 di tratti rettilinei, ed in m. 1,170 di tratti in curva; il raggio minimo adottato per le curve è di m. 600.

Le livellette del tronco oscillano fra 0 ed il 3.50 per mille. La larghezza del piano stradale è di m. 5, come è prescritto per le ferrovie economiche del 1.o tipo, fra le quali la linea di che trattasi è classificata.

Per mantenere la continuità delle strade attraversate dalla ferrovia sono previsti 44 passaggi a livello.

Lungo tutto il tronco, sono previsti 87 manufatti, dei quali 80 secondarii e 7 speciali.

Sono poi progettate due Stazioni: quella di Oderzo e quella di Motta; ed una fermata per uso dell'abitato di Gorgo sul Monticano.

><

La Deputazione provinciale di Bologna ha chiesto al Ministero dei lavori pubblici, per conto di quella Provincia e degli altri Corpi morali interessati, la concessione della costruzione e dell'esercizio della ferrovia di 4ª categoria Bologna-Budrio e Portomaggiore, ai termini dell'art. 18 della legge 29 luglio 1879 e dell'art. 5 della legge 5 giugno 1881.

><

Ci scrivono da Caltanissetta che quella Direzione tecnica governativa ha presentato al Ministero il progetto di appalto per la Stazione definitiva di Licata.

L'importo generale dei lavori previsti col detto progetto ammonta a L. 500,000, delle quali L. 360,000 per opere da appaltare, e L. 140,000 a disposizione dell'Amministrazione governativa.

><

L'Amministrazione delle strade ferrate dell'Alta Italia ha approvato il preventivo della spesa necessaria all'impianto della illuminazione a gaz nella Stazione di Savona.

><

La Direzione dell'Esercizio delle ferrovie predette è stata autorizzata a procedere alla esecuzione dei lavori occorrenti per l'impianto di una condotta d'acqua da derivarsi dal torrente Eutella, e da servire pel rifornitore della Stazione di Chiavari; per l'esecuzione dei quali lavori è preventivata una spesa di L. 50,000.

><

L'Amministrazione delle strade ferrate Meridionali ha presentato alla superiore approvazione il progetto di un viadotto a tre archi, di 12 metri ciascuno, per l'attraversamento del Vallone San Pietro al chilometro

80 della linea Termoli-Campobasso, da sostituirsi ad altro viadotto di luce minore, approvato col progetto definitivo del tronco sul quale cade quel viadotto.

L'Amministrazione medesima ha pure presentato il progetto di un nuovo orario per la linea Palermo-Messina e per le altre linee della Sicilia, secondo il quale verrebbe aggiunta a quello attuale una coppia di treni fra Messina e Palermo.

È stato presentato al Ministero dei lavori pubblici il progetto di appalto per la posa del materiale d'armamento della via e di quello fisso per le Stazioni del tronco della ferrovia Parma-Brescia-Iseo, compreso fra Parma ed il fiume Po. — L'ammontare dei lavori di appalto, fra cui è compresa la provvista della ghiaia per la massicciata della strada ed il relativo spandimento, nonchè la provvista e collocamento in opera delle traversine, ammonta in complesso a L. 269,000.

Abbiamo da Foggia che quanto prima quell'Ufficio del Genio civile presenterà al Ministero il progetto di appalto per una diramazione ferroviaria della Stazione di Manfredonia al porto.

La Società anonima delle ferrovie Milano-Saronno e Milano-Erba, sulla considerazione che la base di tariffa, adottata in via di esperimento pel trasporto degli operaj e dei contadini, non è sufficientemente rimuneratrice, ha fatto istanza al Ministero dei lavori pubblici per essere autorizzata a portare, pure in via di esperimento, la detta tariffa a L. 0.04 per posto e chilometro, compresa la imposta erariale.

Il chiesto aumento verrebbe per ora applicato alla linea Milano-Saronno, salvo ad estenderlo in seguito all'altra linea Milano-Erba.

Ci scrivono da Milano:

Sappiamo che, in seguito a conforme autorizzazione ricevuta dal Ministro dei lavori pubblici, l'Amministrazione delle strade ferrate dell'Alta Italia provvederà quanto prima all'acquisto di 12 locomotive-tender e di 24 carrozze di tipo americano, da adoperarsi per la decretata introduzione del servizio economico su parecchie linee secondarie.

— Con decreto 18 febbraio volgente, il Ministro suddetto, su favorevole parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, ha approvato il progetto ed il conto preventivo della spesa di L. 126,000 pei lavori occorrenti all'impianto del servizio merci nella Stazione succursale di Torino.

Da una tabella, gentilmente comunicataci, circa gli attentati commessi contro la sicurezza dell'esercizio sulle strade ferrate dell'Alta Italia durante il 4.° trimestre 1881, rilevasi che essi sommarono a 30, cioè 15 nel mese di ottobre, 6 in novembre, e 9 in dicembre, consistenti per la massima parte in ostacoli di legname o pietre posti sulle rotaie, o in sassi lanciati contro i treni in corsa.

Oltre la rottura di parecchi vetri, si ha a deplorare il ferimento di un macchinista e di una signora.

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 13 al 18 corrente.

Furono approvati i progetti:

Per la costruzione della ferrovia da Pesaro a Macerata Feltria;

Per la costruzione del tronco Reggio-Guastalla, della ferrovia Ventoso-Reggio-Guastalla-Carpi:

Per la costruzione di una galleria artificiale in difesa del tronco Romagnano-Bellamuro, della ferrovia Eboli-Metaponto.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha preso, tra le altre, le seguenti deliberazioni sopra affari ferroviarii.

Il Consiglio ha ritenuto:

Che possa essere approvato, anche per gli effetti dell'espropriazione per pubblica utilità, il progetto presentato dalla Società delle ferrovie Meridionali, per lo impianto di un rifornitore e relativa presa e condotta d'acqua alla Stazione di Termoli;

Che possa essere approvato, pure per gli effetti della espropriazione per pubblica utilità, il progetto d'impianto di una cava di pietra da servire per la sostituzione di muri a secco, agli steccouati per la difesa del tronco ferroviario Roma-Civitavecchia, e per la costruzione di un binario di servizio, lungo metri 2,000, dalla Stazione di Santa Severa alla cava anzidetta;

Che possa essere approvato il progetto per la costruzione delle opere occorrenti per l'impianto del servizio merci a piccola velocità nella Stazione ferroviaria succursale di Torino, anche per gli effetti della legge di espropriazione per causa di pubblica utilità:

Che possa essere approvata la Convenzione stipulata fra l'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia ed il Sindaco di Torino, ed il progetto relativo al trasferimento ed all'ampliamento delle Officine ferroviarie di Torino. (Questo progetto, secondo un telegramma da Roma, fu già approvato dal Ministro dei lavori pubblici).

Il Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate Romane, nella sua seduta del 13 corrente, prendeva fra le altre le appresso deliberazioni.

1° Approvava i seguenti lavori:

a) Costruzione di un sottopassaggio alla Stazione di Avellino;

b) Ampliamento della Stazione di Lucignano;

c) Restauro e sistemazione del fabbricato viaggiatori di Pignataro;

d) Restauro e sistemazione del fabbricato viaggiatori di Maddaloni;

e) Costruzione del Magazzino merci a Chianciano.

2° Approvava alcune provviste occorrenti all'Esercizio, cioè olio di oliva, legname da costruzione, olio di lino, carbone in pani, cerchioni di acciaio e carta Morse.

Ecco le informazioni tecniche che ci siamo riservati di comunicare ai nostri lettori in ordine al progetto di appalto, testè presentato al Ministero dei lavori pubblici dalla Direzione tecnica governativa della ferrovia da Faenza a Firenze, pel tronco della linea medesima da Crespino al fosso Canecchi, il quale comprende la traversata dell'Appennino.

Il tronco in parola ha la lunghezza di m. 7,700, e l'importo dei lavori da appaltare, escluse le espropriazioni, il materiale d'armamento della via ed i meccanismi fissi per le Stazioni, rileva a L. 7;860,000.

L'andamento planimetrico del tronco è ripartito in metri 5,250 di rettifili, ed in m. 2,450 di tratti di curva, aventi un raggio minimo di m. 400. La lunghezza della parte in curva corrisponde quindi a circa 1/3 della lunghezza totale del tronco.

La pendenza massima adottata nell'altimetria arriva al 25 per mille, ed il punto di massima elevazione sul livello del mare è di m. 542.60.

Le gallerie progettate sommano in totale a 9, della lunghezza complessiva di m. 4,800. Fra queste gallerie è compresa quella d'Appennino, la quale misura m. 3,760 su di un allineamento retto. Per facilitare lo scavo della galleria è prevista la costruzione di 3 pozzi, di un'altezza rispettiva di m. 180, 160 e 20.

Le opere d'arte principali previste nel progetto sono le seguenti: N. 4 ponti, della luce di 8 metri ciascuno; un altro ponte di 12 m. sul fosso Tanacce; e 4 viadotti come infra: 1° a 5 luci di m. 10 ciascuna sul vallone Burione; 2° a 7 luci pure di 10 m. sul vallone Valdicampi; 3° a 5 luci di 10 m. sul vallone Faeto; 4° a 4 luci egualmente di 10 m. sul fosso Bucadinora

Il termine utile per la ultimazione dei lavori del detto tronco è stabilito in cinque anni e mezzo.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie dell'Alta Italia — L'on. Ministro dei lavori pubblici ha presentato alla Camera dei deputati, nella seduta del 16 corr., la Relazione sull'amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia nell'anno 1880.

Stazioni di Torino — La Direzione dell'Esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia ha pubblicato quanto segue:

Di conformità a deliberazione del Consiglio d'amministrazione, a cominciare dal 1° marzo p. v., la Stazione di Torino Porta Susa sarà abilitata al servizio dei trasporti a domicilio anche per le merci a grande velocità, ed alle tariffe e condizioni stabilite per l'identico servizio alla Stazione di Torino Porta Nuova.

Ferrovia di Superga. — Nella seduta del 15 corr. del Consiglio comunale di Torino si trattò di nuovo di questa ferrovia, nel modo seguente:

Il Sindaco ricorda come il Municipio nel marzo 1877 accordava in massima un sussidio di L. 200,000 e di dieci annualità di L. 12,000 cadauna a chiunque, a proprio rischio, pericolo e spese, costruisse ed esercitasse una ferrovia dal ponte della Vernea alla Basilica di Superga; come nel maggio 1881 assentiva di domandare al Governo l'iscrizione in quarta categoria di una ferrovia a Superga nei modi e termini della legge 29 luglio 1879; come la Giunta, con deliberazione del 14 giugno 1881, incaricava il Sindaco di proseguire le pratiche; come finalmente, in data 17 scorso gennaio, l'ing. Tommaso Agudio, in unione alla *Società Torinese di tramvie e ferrovie economiche*, presentava un nuovo progetto di detta ferrovia, con istanza a che il Municipio facesse la domanda al Governo, dichiarando, che mediante il sussidio votato il 12 febbraio 1880, la Società Torinese ne assumeva la costruzione e l'esercizio. Dopo esposte le molteplici e complicate trattative passatesi in seguito fra il Municipio e la Società Torinese, la Giunta oggidì propone i seguenti preliminari al Consiglio:

« *A)* La Città di Torino si obbliga di presentare al Ministero dei lavori pubblici la domanda di concessione di una linea ferroviaria, che, giusta il progetto presentato dalla Società Torinese in concorso dell'ing. Agudio, partendo da un punto a determinarsi della strada nazionale di Casale, metta alla Basilica di Superga; e tale domanda per ottenere la concessione, a tenore degli articoli 10 e 11, e col concorso a carico dello Stato, in conformità dell'articolo 18 ed in applicazione degli articoli 22 e 23 della legge 29 luglio 1879.

« *B)* Ottenuta la concessione, la Città di Torino dichiara di trapassare e la Società Torinese di accettare la costruzione e l'esercizio per tutto il tempo della concessione, della linea ferroviaria suddetta.

« *C)* Il progetto, tanto sotto il rapporto tecnico, quanto sotto quello di spesa e di modalità, sarà quello che, approvato dal Governo, formerà oggetto della concessione che si tratta di ottenere; però, qualora si richiedesse per la costruzione o per l'esercizio qualunque altra opera, provvista, somministranza o garantìa, comunque non prevista e non portata dal detto progetto, sarà il tutto a carico della Società Torinese.

« In compenso, la Città di Torino trapasserà alla Società Torinese tutte le somme che lo Stato, nelle rate e nei modi stabiliti nell'atto di concessione, pagherà per la parte a suo carico, ed il Municipio supplirà del proprio a quello che si richiegga per compiere le rate in ragione della quota che rimane a carico del Municipio, qualunque sia per risultare siffatta quota.

« *D)* Oltre alla quota di cui sopra, il Municipio si obbliga di concorrere, sino ad un terzo, nelle spese necessarie per fare ed avere il raccordamento tra il punto della strada nazionale di Casale e quello centrale della città; con che però in nessun caso abbia la Città a pagare per detto terzo una somma maggiore e fissa di L. 23,000.

« *E)* I prodotti pel primo quinquennio spetteranno per intiero alla Società; nel decennio dopo il primo quinquennio, il Municipio è chiamato a compartecipare negli utili ».

Non sorgendo discussione, messi ai voti i suddetti *preliminari* per le trattative, sono approvati all'unanimità.

Ferrovia del Monferrato — Nella suddetta seduta del Consiglio comunale di Torino, il Sindaco riferisce come la Società generale di ferrovie economiche di Bruxelles (autorizzata ad operare in Italia con R. Decreto 12 giugno 1881), in persona del suo amministratore cav. Giuseppe Poma, nel giorno 10 corr. gennaio, presentava un progetto di massima, che esso diceva già rassegnato al Governo nel giorno antecedente, per la concessione di una ferrovia economica, a binario ridotto, tipo n° 5, dalla borgata di Sassi sino all'incontro della strada nazionale Asti-Chivasso; la quale, per una lunghezza di 32 chilometri circa, rimontando la valle di Mongreno, passa presso la città di Chieri, ed in vicinanza dei Comuni di Andezzeno, Arignano, Mombello, Moriondo, Buttigliera, Castelnuovo, Mondonio, Passerano, sino alla località del Gallaretto, presso Ceretto e Piovà.

Per questa ferrovia, la Società fa domanda di sussidio, a fondo perduto, alla Città di Torino di L. 250 mila, alla Provincia di L. 50 mila, ai Comuni lungo la linea L. 100 mila, allo Stato L. 1000 annue per chilometro, durante 35 anni.

La Giunta deliberò proporre al Consiglio di accordare alla detta Società, nel caso in cui essa ottenga la concessione domandata al Governo, della ferrovia economica a binario ridotto (tipo n° 5), dalla borgata di Sassi fino all'incontro della strada da Asti a Chivasso, presso Piovà, il concorso a fondo perduto:

a) Di L. 100 mila, da pagarsi in due rate ripartite nei due bilanci immediatamente successivi all'apertura, senza interessi;

b) Un'annualità di L. 12 mila per i 10 primi anni di esercizio, purchè questo venga lodevolmente mantenuto a quelle condizioni che, viste quelle che saranno determinate nell'atto di concessione governativa, sarà il caso di stabilire nei rapporti tra il Municipio e la Società concessionaria.

Messe ai voti, le proposte della Giunta sono approvate.

Ferrovia Moretta-Saluzzo. — Alle ore 10 ant. dell'8 marzo p. v., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Cuneo, si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione della ferrovia Moretta-Saluzzo, della lunghezza di m. 13,270 (escluse le espropriazioni stabili e la provvista e posa in opera del materiale metallico d'armamento e meccanismi fissi per le Stazioni), per la presunta somma di L. 300,000.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 12 dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 30,000, ed in L. 50,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia Zollino-Gallipoli. — L'incanto simultaneo tenutosi l'11 corr. essendo riuscito deserto, si addiverrà alle ore 10 ant. dello stesso giorno 8 marzo p. v., presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Lecce, simultaneamente, alla second'asta per l'appalto delle opere e provviste occorrenti per la costruzione del tronco della ferrovia Zollino-Gallipoli, compreso fra Galatone ed Alezio, della lunghezza di m. 10,900, in provincia di Lecce (escluse le espropriazioni, l'armamento ed il materiale fisso per le Stazioni), per la presunta somma di L. 340,300.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 12 dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare un certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 17,000, ed in L. 30,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

— L'incanto simultaneo tenutosi il 13 corrente essendo riuscito deserto, si addiverrà alle ore 10 antim. del 10 marzo p. v., presso il Ministero e presso la Prefettura suddetti, simultaneamente, alla second'asta per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della suddetta ferrovia compreso fra Alezio e Gallipoli, della lunghezza di m. 6,200 (escluse le espropriazioni stabili, l'armamento ed il materiale fisso per le Stazioni) per la presunta somma di L. 497,000.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 18 dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare un certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 25,000, ed in L. 50,000 quella definitiva, ambidue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovie nella provincia di Como. — Con Decreto Reale del 12 corrente, venne approvata la Convenzione, con cui lo Stato accorda alla Provincia di Como la concessione per la costruzione e l'esercizio di due ferrovie, una da Como a Varese e Laveno, e l'altra da Malnate a Saronno.

Il concorso a carico dello Stato, per la sola linea Como-Varese-Laveno, è stabilito in L. 8,070,980, mentre per l'altra Malnate-Saronno non è accordato alcun sussidio.

Le linee saranno costrutte secondo il progetto redatto dall'ing. Campiglio.

Il costo totale della prima linea, compreso il materiale mobile, è valutato in L 11,405,800.

Il pagamento del concorso dello Stato avrà luogo come segue:

Anno	1892	L.	100,000
»	1893	»	200,000
»	1894	»	700,000
»	1895	»	1,500,000
»	1896	»	2,000,000
»	1897	»	3,570,980
	Totale	L.	8,070,980

Le linee dovranno essere compiute entro sette anni, e per la loro costruzione è adottato il tipo 2° delle ferrovie economiche.

Per la linea Como-Varese-Laveno, sono stabilite le seguenti Stazioni:

Como, Rebbio, Malnate, Varese, Gavirate, Laveno.

Per la linea Malnate-Saronno, sono stabilite le Stazioni di Saronno, Pianasca, Tradate e Mozzate.

Le pendenze non sono superiori al *tre* per mille.

Tramways di Milano — Il Direttore della Società anonima del *tramway* a vapore Milano-Gorgonzola-Vaprio partecipa, con circolare del 12 corr., che per l'avvenuta fusione della Società del *tramway* Milano-Gorgonzola-Vaprio colla Società dei *tramways* a vapore interprovinciali Milano-Bergamo-Cremona, venne dal Consiglio d'amministrazione di quest'ultima incaricato dalla Direzione generale dei *Tramways* interprovinciali il sig. ing. Luigi Moreau, a cui si dovrà dirigersi d'ora innanzi per tutto quanto riguarda l'andamento della nuova Società così fusa.

E lo stesso ing Moreau partecipa che dal giorno 12 corr., la sede della Direzione della Società anonima dei *tramways* a vapore interprovinciali Milano-Bergamo-Cremona viene trasferita in Milano, nei locali della Stazione del *Tramway* Milano-Vaprio (viale Porta Venezia, 20).

Tramway (Milano) Arcore-Lecco. — Il *Bollett. di Lecco* annunzia che una Società Italo-Francese ha compiti gli studii per la costruzione di una tramvia, che, staccandosi ad Arcore da quella che funziona già fra Monza e Barzanò, giungerà sulla postale fino a Lecco, e quivi, passato il ponte sull'Adda, e percorsa la via Azzone Visconti, si porterà fino in prossimità al lago, passando dietro il teatro sociale. — Il Comizio agrario e la Camera di commercio, in nome dell'intero circondario, e tutte le Amministrazioni dei Comuni interessati, compresa, ben inteso, quella di Lecco, ed esclusa soltanto quella di Merate, hanno ben volentieri dato il loro appoggio morale al progetto; e le rispettive popolazioni, compresa quella di Merate, desiderano caldamente che l'impresa abbia ad avere pronto compimento. — L'Amministrazione provinciale esige che la tramvia non abbia a molestare la viabilità della strada carreggiata, ed a ragione; e la Società costruttrice è disposta a non molestarla per nulla. È a credersi dunque che le si useranno tutte le agevolezze possibili, e non si eleveranno ingiustamente ostacoli ad una concessione, che finora non fu negata a nessuno.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Sopra una petizione della Sezione bernese della Società degli ingegneri e degli architetti, esprimente il voto che non si dia corso ad una probabile ritenuta, per parte della Direzione del Gottardo, della cauzione depositata dall'Impresa costruttrice del tunnel del Gottardo, venne risposto dal Consiglio federale, che in simile questione esso non ha da risolvere, e che, nè dall'una, nè dall'altra delle due parti, venne reclamato il suo intervento.

— Secondo il giornale l'*Eisenbahn*, la Sezione di Zurigo della Società svizzera degli ingegneri e degli architetti ha risolto di non aderire all'indirizzo mandato dalla Sezione bernese della Società medesima, a proposito di sottoporre al Consiglio federale la differenza sorta fra la Società della ferrovia del Gottardo e l'Impresa Favre. Però venne espresso il voto, che le differenze abbiano ad essere definite in via bonale, e che una così importante impresa abbia a chiudersi in pace.

(E ciò noi crediamo sia pure desiderato da tutti coloro che apprezzano giustamente un'opera così colossale ed importante).

— Il movimento sulle linee della Ferrovia del Gottardo durante lo scorso mese di gennaio fu il seguente:

a) Linee di pianura ticinesi (67 chilometri): Passeggeri trasportati 24,300 (1881, gennaio: 24,631), introito franchi 22,500 (fr. 23,622.25); merce trasportata tonnell. 4,640 (tonnellate 6,537), introito fr. 17,600 (fr. 22,043.10). Introito complessivo fr. 40,100 (fr. 45,665.35), ossia franchi 598.51 (681.57), in media per chilometro.

b) Linea Göschenen-Airolo (16 chil.): Passeggeri trasportati 3,300, introito fr. 6,400, merce trasportata tonn. 515, introito fr. 4,300. Introito complessivo fr. 10,700, ossia fr. 668.75 in media per chilometro.

Complessivamente sui due tronchi (83 chil.): Persone trasportate 27,600, introito fr. 28,900; merce trasportata tonn. 5,155, introito fr. 21,900. Introito complessivo fr. 50,800, ossia fr. 612.05 in media per chilometro.

Ferrovie francesi. — Leggiamo nel *Temps*, del 17: Si sa che dei negoziati sono stati avviati dallo Stato colle grandi Compagnie ferroviarie, allo scopo di mantenere l'esecuzione del programma del Freycinet, senza aumentare oltre misura il Debito pubblico.

Una delle prime basi di questi negoziati doveva essere la ripartizioue eventuale dei lavori delle ferrovie tra lo Stato e le Compagnie. È certo che queste ultime, grazie alla maggiore entrata crescente, sono in grado di assumere il peso delle nuove linee. Il Lèon Say aveva, in un recente studio finanziario, indicato che il ricorrere all'industria privata sarebbe, in queste condizioni, eminentemente opportuno. Il Governo lo ha compreso.

Ma, se sono state fatte delle nuove sovvenzioni alle Compagnie, sotto qual regime saranno poste? Ovvero si sottoporranno ad un'esperienza analoga a quella di cui parecchie linee dell'Est sono segnatamente l'obbiettivo, conservando lo Stato su queste linee un diritto assoluto di fare le tariffe, e l'esercizio non essendo fatto che *à forfait* e per suo conto? Ciascuno di questi regimi può dar seguito a delle questioni e transazioni molteplici.

Un altro punto, che i negoziati in corso hanno dovuto o devono abbordare, è il ricupero in anticipazione delle sovvenzioni fatte alle Compagnie, in esecuzione della garanzia d'interesse. C'è qui per lo Stato un importante elemento di risorse, e che basterebbe da solo per allontanare ogni eventualità di imprestito pubblico. Ma, da una parte, lo Stato non ha, in questo momento, bisogno di danaro, come lo mostra il suo conto corrente creditore alla Banca; e d'altra parte, le Compagnie possono aver vantaggio a lasciar consolidare i loro prodotti netti, prima di tentare un'operazione quale il rimborso anticipato del loro debito speciale verso lo Stato. Non è impossibile, evidentemente, di trovare una formula comune, che tenga conto di questi interessi; ma essa non si dovrebbe, come si comprende, improvvisarsi, tanto più perchè la situazione varia da Compagnia a Compagnia.

Infine, tra le altre questioni che non possono mancare d'essere sollevate, si può ancora ricordare quella della composizione dei Consigli d'amministrazione. Senza recare offesa ai diritti degli azionisti ed all'indipendenza delle Compagnie, lo Stato non potrebbe accrescere il suo controllo? Con quali mezzi, e con quale misura?

Queste indicazioni sommarie basteranno, senza dubbio, a dimostrare l'importanza dei negoziati che si proseguono, come pure le loro difficoltà. Lo Stato e le Compagnie hanno parimenti interesse a che esse giungano ad un accordo durevole; ma sarebbe forse prematuro il cercar di dire, fin d'ora, con quali condizioni si stabilirà questo accordo, e, come lo si può desiderare, viene stabilito.

— La Camera dei deputati ha approvato a grande maggioranza il progetto di legge relativo alla ferrovia algerina da Souk-Arrhas a Sidi-el-Hemessi, di cui si è parlato nel precedente nostro numero.

Ferrovie inglesi. — La Compagnia della strada ferrata London Chatham et Dover fa ora costrurre un magnifico vapore, l'*Invicta*, destinato a fare il servizio di giorno fra Douvres e Calais.

Questo vapore avrà la velocità di 19 nodi all'ora, per cui non s'impiegherà che un'ora a fare il tragitto da Calais a Douvres. Il servizio comincierà il primo giugno.

Ferrovia Berlinese — Da parecchi anni la città di Berlino possedeva una ferrovia di cintura; ma, siccome essa non collegava tra loro che località situate nelle vicinanze della Capitale, e descriveva inoltre un circolo troppo esteso, così la detta linea non presentava alcuna importanza pegli abitanti della città. Ma da alcuni giorni, codesta linea trovasi completata dalla ferrovia detta *Stadtbahn*, mettendola in relazione, sia col centro della Capitale, che essa traversa da est ad ovest, sia con la maggior parte delle grandi linee, che mettono capo a Berlino.

Lo sviluppo totale delle due linee riunite è di chil. 48,76. Fuorchè una parte, la cui infrastruttura consiste in una colmata di terra, e le 64 soprastrutture metalliche che s'incontrano lungo il percorso, la *Stadtbahn* è costrutta sopra 250 archi. L'interno di questi permette d'installarvi magazzini, caffè, ecc. La ferrovia ha quattro binarii, due dei quali destinati al traffico locale, e gli altri due al transito. Provvisoriamente, i due primi soltanto sono aperti alla circolazione; ma fin d'ora la *Stadtbahn* serve pure sei Stazioni d'altre ferrovie, cioè quelle della Slesia (che per Breslavia va a Vienna), di Stettino, di Amburgo, di Lehrte (che per l'Annover e le provincie renane va in Francia), di Potsdam e di Dresda.

Gli avvisi dei conduttori sono soppressi. Il viaggiatore è obbligato a tener l'occhio aperto sui nomi indicati in caratteri giganteschi ad ogni fermata. Il convoglio si ferma semplicemente, e continua la sua marcia dopo alcuni minuti secondi d'intervallo. Il controllo si effettua all'uscita dalla Stazione. Tutte le vetture sono illuminate a gaz, riscaldate con coke, e munite del freno Schmidt-Hardy, che permette al macchinista di fermare nello spazio di 15 secondi il treno percorrente con la velocità di 15 chil. all'ora.

Le rotaie metalliche sono secondo il sistema Haarmann. Misure speciali furono prese per risparmiare, per quanto è possibile, agli abitanti della città l'inconveniente del rumore dei treni in corsa. Per lo stesso motivo, la *Stadtbahn* sarà percorsa esclusivamente da locomotive-tenders. Esse sono riscaldate a solo coke, e munite inoltre di apparati per la maggior consunzione possibile del fumo. In una parola, si è cercato con tutti i mezzi possibili di neutralizzare gl'inconvenienti, che l'esercizio della nuova ferrovia potrebbe presentare per la popolazione della Capitale prussiana.

Ferrovia dell'Arlberg. — Il telegrafo ha annunciato che in questi giorni era avvenuta una grave disgrazia al tunnel dell'Arlberg, che si sta ora costruendo. Ecco, secondo la *Feldkircher Ztg.*, come avvenne il triste caso:

L'8 corrente, quattro operaj vollero trasportare, con un carro ad un cavallo, quindici barili di dinamite (circa sette quintali) dal magazzino principale (di Langen) al tunnel, lungi un trecento passi. A circa trenta passi dal magazzino, l'intiero carico esplose improvvisamente, senza che finora se ne conosca la causa, con uno spaventevole fracasso. Tutti e quattro gli operaj sono morti: due di essi furono fatti in mille pezzi, e Dio sa ove furono gettati; solo di uno si ritrovarono ancora alcuni pezzi di corpo. Al quarto furono strappati amendue i piedi. Tre sono italiani, l'ultimo è un vorarlberghese, di nome Lingg. In Langen, alcune case furono spaventevolmente scosse; una porta cadde in più di dieci pezzi.

Ferrovie austro-serbo-bulgaro-turche. — La *Pol. Corr.* del 16 scrive:

La *Conférence à quatre* ricominciò quest'oggi le sue sedute, sotto la presidenza del capo-sezione sig. v. Kallay; la seduta odierna fu però occupata quasi esclusivamente dalle formalità. Una delle prime deliberazioni della Conferenza, secondo apprendiamo, sarà di dar lettura nuovamente del progetto in discussione (V. *Monitore* n. 45 del 1881), per dare occasione al plenipotenziario turco, il quale assistè alla discussione soltanto sino al suo articolo 9, di manifestare le sue idee, tanto riguardo a quegli articoli approvati durante la sua assenza, quanto riguardo a quei punti, intorno ai quali egli si era riservato di emettere un giudizio Non v'ha alcun dubbio che questa proposta non incontrerà obbiezione da nessuna parte.

— Notizie posteriori recano che l'ambasciatore turco avrebbe dichiarato che la Porta acconsente all'allacciamento delle linee austro-ungheresi a Salonicco, e s'impegna a far costruire i tronchi di allacciamento ad essa spettanti.

Ferrovie dell'Oriente— Un dispaccio da Costantinopoli, 11 febbraio, al *Times* dice che il Sultano ordinò di far giungere ad Edhem Pascià, ambasciatore ottomano a Vienna, le sue ultime istruzioni sull'affare delle ferrovie dell'Oriente. Il sig. Gescher, uno dei funzionarii tedeschi addetti alla Porta, fu da ultimo incaricato dal Sultano di pronunciarsi se il Governo ottomano poteva decretare, in forma legale, che la Compagnia dell'esercizio delle ferrovie dell'Oriente aveva mancato a' suoi obblighi. Questa dichiarazione si farebbe nel caso che la detta Compagnia si rifiutasse di accettare un equo accomodamento.

Il Gescher fece un rapporto affermativo, il quale conchiude essere impossibile di prolungare la situazione attuale, permettendo alla Compagnia di esercire le linee per un tempo illimitato e di ritenersi tutti i prodotti, senza alcun vantaggio pel Tesoro ottomano.

Il sig. Gescher aggiunge che la Compagnia deve pagare una rendita di 8,000 fr, al chil. per la lunghezza attuale. delle linee. Dopo avere stabilito, in forma legale, che circostanze indipendenti dalla volontà del Governo le impedirono di eseguire i suoi impegni, in quanto alla costruzione della linea da Yamboli a Schumla, e che, per conseguenza, il Governo è sciolto da qualunque responsabilità in tale affare, il sig. Gescher dichiara che, nel caso in cui la Compagnia si rifiutasse di venire ad una transazione, la decadenza dovrebb'essere pronunciata in via amministrativa, anzichè in via giudiziaria.

Con altro rapporto, il sig. Gescher propone di capitalizzare una rendita di 8,000 fr. al chil. e di far versare immediatamente una parte del capitale dalla Compagnia, che deve esercitare le linee; in ricambio, la Porta rinuncierebbe ai suoi diritti sul resto

Altre ferrovie turche. — Si ha da Costantinopoli che quanto prima verrà decisa la costruzione di una via ferrata da Bagdad a Costantinopoli. Il Sultano è perfettamente edotto e convinto dei vantaggi immensi, che deriveranno da questa nuova linea, la quale diverrà commercialmente e militarmente la grande strada delle Indie. Sotto questo rapporto, essa modificherà profondamente i rapporti politici fra la Turchia e l'Inghilterra, nel senso esclusivamente favorevole alla prima. L'importanza riconosciuta di questa linea è tanta, che si ritiene aumenterà la potenza militare della Porta.

Perciò fu proibito di pubblicarne l'esatto tracciato, il quale è fatto sopra di un complesso di posizioni strategiche formidabili.

Si tratterebbe anche di collegare questa linea all'Europa mediante un ponte sul Bosforo, impresa che fu proposta prima d'ora, e la cui spesa non oltrepasserebbe 12 milioni di franchi.

Ferrovie spagnuole. — I senatori ed i deputati di Cuba offersero, il 15 corrente, un banchetto al Ministro delle colonie, in occasione della decisione adottata di costruire a Cuba una ferrovia centrale. Vennero fatti numerosi brindisi a Cuba ed alla Spagna. Il Ministro delle colonie espresse la speranza di potere, mediante riforme legislative, riuscire ad assimilare Cuba alle provincie della metropoli.

Ferrovie del Brasile — Il *Rio-News*, di Rio-Janeiro, annuncia essere state inviate da Parigi, a mezzo della Legazione Brasiliana, due proposte per la costruzione della linea di Victoria-Natividade. Uno dei petenti accetta la garanzia del 6 p. 0[0 del capitale, ed offre di costruire la linea in 3 anni. L'altro, la Compagnia generale delle ferrovie Brasiliane, offre di far fare gli studii preliminari sui luoghi da due ingegneri brasiliani, riservandosi pel momento la questione del costo e della garanzia.

Devesi ricordare che la detta Compagnia generale è quella a cui il Brasile va debitore dell'impresa della Paranagua-Curytiba, di cui lo stesso Imperatore Don Pedro II, nel suo ultimo discorso del Trono, constatò la felice influenza sul progresso e sulla prosperità del paese.

Ferrovie in America. — Un telegramma da Nuova York reca che fu presentato al Ministro dei lavori pubblici del Canadà un serio progetto da capitalisti rispettabili per la costruzione di un ponte sullo stretto di Canso, fra la Nuova Scozia e gli Stati Uniti; e quella di una nave che potrebbe prendere a bordo un intiero treno di ferrovia, e che porrebbe in comunicazione le linee dell'Unione con quelle di Terranova. In questo modo, il viaggio per mare fra i due continenti sarebbe abbreviato di tre giorni, e le comunicazioni fra gli Stati Uniti e il Canadà sarebbero immensamente facilitate.

Notizie Diverse

Vigilanza sulle caldaie a vapore. — Il Ministro di agricoltura, industria e commercio ha diretto ai Presidenti delle Camere di commercio e delle Associazioni economiche la seguente circolare, in data 9 corr.:

« Colla circolare n. 12 del 12 giugno 1881, questo Ministero presentava all'esame delle Camere di commercio e delle Associazioni economiche un progetto di legge inteso a provvedere alla vigilanza delle caldaie a vapore, ed invitava le Camere e le Associazioni anzidette a trasmettere all'uopo le loro osservazioni e proposte.

« L'accurato studio, che la grande maggioranza degl'interpellati fece del progetto, pose in grado questo Ministero di rimettere l'argomento all'ordine del giorno del Consiglio dell'industria e del commercio, la cui sessione si tenne nel dicembre dell'anno decorso, e di sottoporre all'approvazione del Consiglio medesimo un nuovo progetto acconciamente modificato secondo i suggerimenti risultanti dall'inchiesta.

« Senonchè il Consiglio, senza entrare nel merito delle singole disposizioni del disegno presentatogli, deliberava, dopo viva discussione, di emettere il seguente voto:

«« Il Consiglio, persuaso che sia necessario di tutelare gli operaj contro gli scoppii delle caldaie a vapore, rimanda ad altro tempo il suo voto intorno al progetto di legge sugli scoppii delle caldaie a vapore che gli è stato presentato, eccitando intanto il Governo ad adoperarsi perchè si costituiscano Associazioni private, efficacemente ordinate a tal fine »».

« In omaggio al qual voto, io credo ora opportuno di richiamare l'attenzione delle Camere di commercio e delle Associazioni economiche intorno all'argomento. Debbo anzitutto far noto ad esse che una iniziativa fu già presa dalla Società d'incoraggiamento di Milano, sin dal 1880, per l'impianto di una Società del genere di quelle raccomandate dal Consiglio di commercio, e che tale iniziativa incontrò il favore di molti fra gl'industriali lombardi. Altre pratiche poi constano essere in corso a Torino per la formazione di analoga associazione.

« Invito pertanto i signori Presidenti di Camere di commercio e di Società economiche ad iniziare studii e ricerche al fine di riconoscere se, nei limiti delle rispettive giurisdizioni, sieno attuabili, fra i proprietarii di caldaie a vapore, dei sodalizii aventi lo scopo anzidetto, ed a promuovere l'istituzione di essi, qualora se ne ravvisi possibile la pratica attuazione.

« A facilitare il còmpito ora accennato, trovasi annesso alla presente Circolare il progetto di statuto compilato, per lo scopo di cui trattasi, dalla Società d'incoraggiamento di Milano. In esso sono indicate le principali norme che sogliono regolare le Associazioni di questa natura, delle quali si riscontrano numerosi esempii in Inghilterra, in Germania, in Svizzera ed in Francia.

« Senza che io ritenga necessario di tracciare la via da seguire all'atto pratico, debbo far rilevare però l'opportunità, per gli enti cui mi rivolgo, di conoscere anzitutto con sufficiente esattezza il numero, la forza, la destinazione delle caldaie esistenti nel proprio distretto, nonchè d'indagare quali e quanti utenti entrerebbero presumibilmente a far parte di Associazioni, nel caso che ne sorgesse qualcuna.

« È mio desiderio che prima della fine dell'anno mi sieno comunicati i risultati delle pratiche che ognuno avrà iniziate; giacchè, se essi non si chiarissero conformi al voto emanato dal Consiglio dell'industria e del commercio, non indugerei oltre ad assecondare le premure pervenute da varie parti a questo Ministero, ed a presentare al Parlamento apposito disegno di legge.

« Gradirò intanto un cenno di ricevuta della presente ».

Concessioni di miniere. — Il Ministero di agricoltura, industria e commercio annuncia che, con R. Decreto del 4 dicembre 1881, alla Società anonima *Compagnia generale delle miniere* venne conceduta la miniera di piombo

argentifero detta *Nanni Fran*, posta nel Comune di Fluminimaggiore (provincia di Cagliari).

— E con Decreto ministeriale del 31 gennaio 1882, la concessione della miniera di ferro detta di *Monte Lapano*, posta nel Comune di Teulada (provincia di Cagliari), e posseduta dal cav. Antonio Timon in virtù del R. Decreto 13 agosto 1876, è stata revocata.

Inchiesta sui tabacchi. — Il *Sole* scrive:

La Commissione d'inchiesta sui tabacchi procede alacremente nei propri lavori, sicchè la ventura settimana potrà probabilmente nominare il relatore. La maggioranza della Commissione è convinta che il solo strumento adatto a riscuotere un'alta imposta sui tabacchi sia il monopolio. Ad unanimità poi la Commissione ha deciso che lo Stato debba avere la diretta amministrazione delle manifatture.

Società industriali ed istituti di credito. — Con R. Decreto del 22 gennaio p. p. (*Gazz. Uff.* del 15 corr.), la Società anonima per azioni al portatore, sedente in Milano, col titolo di *Società italiana ausiliare di strade ferrate, tramvie e lavori pubblici*, col capitale nominale di 2 milioni di lire, diviso in 4,000 Azioni da L. 500 ciascuna, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto con modificazioni.

Ufficii telegrafici. — Il 10 corr., in Rende (provincia di Cosenza), ed il 13 in Monterosso (prov. di Catanzaro) è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo, al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nei valori ferroviarii non si ebbe, nella scorsa settimana, mercato degno di nota. Le Azioni della Società delle Meridionali si aggirarono tra il 456 al 458, e chiusero a 457.50; le Obbligazioni relative stazionarie sul L. 279.50; i Boni sul 554 al 545.25.

Le Sarde, della serie A, quotate a 273.50, quelle della serie B, a 270.50; le nuove a 275; le Sarde di preferenza, a 218.

Segnate per memoria le Palermo-Trapani, prima emissione, a 280 e 279.50; seconda emissione, a 275 e 274.50; le Centrali Toscane a 455; le Pontebbane a 445; le Meridionali austriache a 284.50. Le Azioni Ferrovie Romane ebbero qualche denaro a 140.

A Parigi, le Azioni Lombarde negoziate a 227.50 e 270; le Obbligazioni relative a 272 e 271; le Vittorio Emanuele a 274 e 275; le Azioni Ferrovie Romane a 130 e 135; le Obbligazioni relative a 253 e 254.

CONVOCAZIONI

Società Miniere di Montesanto. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 27 corr. in Genova, sede sociale (piazza Vigne, 4), per la relazione dei revisori dei conti.

Credito agricolo-industriale Sardo. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 28 corr., in Cagliari (Banca), pel resoconto 1881, e per la nomina di consiglieri e sindaci pel 1882.

Cartiera italiana. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 6 marzo p. v. in Torino (Borsa), per la relazione del Consiglio d'amministrazione e rapporto dei revisori dei conti, per approvazione del bilancio e dividendo, e per la nomin di 6 amministratori e 2 revisori dei conti.

Società anonima per la vendita di beni del Regno d'Italia. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 27 marzo p. v. in Roma, sede sociale (via Due Macelli, 79), per la relazione del Consiglio d'amministrazione e dei sindaci, per approvazione dei conti del 1881, e per la nomina di amministratori e sindaci pel 1882.

Società anonima della filatura, tessitura e tintoria di cotone di Pordenone. — Gli azionisti sono convocati in adunanza generale pel giorno 3 aprile p. v. in Venezia (Casino Negozianti), per il rapporto dei censori sul bilancio consuntivo 1881, per approvazione del medesimo e deliberazione sugli utili, per approvazione del preventivo pel 1882, e per la nomina del Direttore.

Avvisi d'Asta

Il 28 corr., presso la Direzione del Genio militare di Roma, si terrà un'asta per l'appalto della manutenzione degl'immobili destinati ad uso militare e delle fortificazioni nella piazza di Roma nel triennio 1882-84, per l'annuo importo di L. 100,000. Deposito cauzionale L. 30,000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Napoli, si terrà un'asta per l'appalto del triennale mantenimento ordinario dei collettori di bonifica e vasche di chiarificazione nelle paludi di Napoli, per l'annuo importo di L. 14,763. Manutenzione dal 16 aprile 1882 al 15 aprile 1885. Deposito interinale L. 1,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera in denaro, o biglietti B. N., o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del R. Manicomio di Alessandria, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto delle opere murali pel nuovo Comparto alienate, in diminuzione dell'importo di L. 208,638.35, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro ottobre p. v. Deposito cauzionale L. 10,000 alla Banca Popolare.

— Il 1° marzo p. v., presso la Direzione delle costruzioni navali del 3° dipartimento marittimo (Venezia), si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della fornitura di n. 4 caldaie a 2 forni ciascuna, e dei relativi accessorii, in diminuzione dell'importo complessivo di L. 44,198.03, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito cauzionale L. 2,500 in numerario o rendita D. P. Le altre condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 3 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Modena, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di compimento al 1° periodo d'*immissione di Panaro in Cavamento*, limitatamente alla sistemazione degli argini dei tronchi II e III, per la presunta somma di L. 314,300. Lavori da eseguire entro due anni. Deposito interinale L. 20,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Treviso, si terrà un'asta per l'appalto della quinquennale manutenzione (dal 1° gennaio 1882 al 31 dicembre 1887) e del progressivo sviluppo delle scogliere, opere murali ed antipetti con conci artificiali lungo il fiume-torrente Piave, sezione 2ª, per la presunta annua somma di L. 31,220. Deposito interinale L. 2,000, cauzione definitiva L. 16,000, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Mantova, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione di un contrargine con diaframma e chiavica di scolo all'argine destro di Po in isvolta Casteltrivellino, in Comune di Revere, per la presunta somma di L. 195,600. Lavori da eseguire entro giorni 120. Deposito interinale L. 9,000, cauzione definitiva L. 20,000, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Il 4 detto mese, presso la Direzione del Genio militare di Perugia, si terrà un'asta per l'appalto dell'ampliamento della caserma Stella Palazzo in Spoleto, mediante costruzione di un'ala di fabbrica capace di un battaglione di fanteria, per il presunto importo di L. 80,000. Lavori da eseguire entro 360 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 8,000, in in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Novara, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di una tettoia in muratura, a doppio ordine, con soffitto in tavole d'abete, da eseguirsi sul prato della Fiera tra la barriera Albertina ed il *Rondò* presso S. Martino, per la presunta somma di L. 45,376.07,

Lavori da eseguire entro giugno p. v. Deposito interinale lire 1,500, cauzione definitiva L. 4,000, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione delle costruzioni navali del 2° dipartimento marittimo (Napoli), si terrà un'asta per la fornitura di una muta di caldaie marine del tipo regolamentare (Vittorio Emanuele), composta di 4 caldaie a 5 forni, e dei relativi accessorii, per la complessiva somma di L. 151,310.90. Consegna a termini del Capitolato. Deposito cauzionale L. 15,000 in numerario o rendita D. P.

— Il 6 detto mese, presso il Municipio di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di una tettoia o magazzino chiuso per deposito di merci nel Dock, contro il muro di cinta lungo il corso Vinzaglio, escluso l'adattamento dei binarii e piattaforme, per il presunto importo di L. 25,000. Lavori da eseguire entro 3 mesi dalla consegna. Deposito interinale L. 2,500 in denaro od in rendita D. P. Capitolati visibili al civico Ufficio d'arte.

— L'8 detto mese, presso la Prefettura di Reggio Emilia, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale delle Radici, compreso fra il ponte sul torrente Poggioli del Bue ed il casolare di Mandriolo, della lunghezza di m. 7,154.30, per la presunta somma di L. 82,752. Lavori da eseguire entro 2 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 5,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Il 9 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Ravenna, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori per un nuovo indirizzo alle acque del fiume Lamone nella cassa di bonificazione omonima, per la presunta somma di L. 461,350. Lavori da eseguire entro 24 mesi dalla consegna. Deposito interinale L. 15,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— L'11 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Salerno, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale da Cuccaro a Sanza, compreso fra la sponda destra del Vallone Inferno e l'abitato di Rofrano, della lunghezza di m. 15,830.50, per la presunta somma di L. 244,600. Lavori da eseguire entro tre anni dalla consegna. Deposito interinale L. 16,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero suddetto e presso la Prefettura di Cosenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale dalle Saline di Lungro a Belvedere Marittimo, compreso fra la Castagna e l'abitato di Sant'Agata d'Esaro, della lunghezza di m. 5,596.90, per la presunta somma di L. 122,000. Lavori da eseguire entro 2 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 6,500, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Il 15 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Modena, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale da Sassuolo alle Radici, compreso fra Cargedolo e Piandelagotti, della lunghezza di m. 11,170.62, per la presunta somma di lire 227,320. Lavori da eseguire entro 3 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 6,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

Appalti deliberati.

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto, per conto dell'Impresa Menotti e Basevi, n. 8 ponti e ponticelli del tronco Battipaglia-Ogliastro, ed un grande ponte sul Sele, con fondazioni ad aria compressa.

G. PASTORI *Direttore-proprietario*, *responsabile*.

Elenco delle oblazioni a favore della Cassa Soccorso delle Strade Ferrate dell'Alta Italia per l'esenzione dallo scambio dei biglietti di visita pel Capo d'anno 1882.

(Cont. — 8° Elenco).

Busti G., Verona P. V., cent. 50; Arigossi A., Sommacampagna, L. 1; Tiranti A., Castelnuovo, cent. 50; Dronin P., Peschiera, L. 2; Cavallini A., S. Martino Batt.. 1; Bruni D., Lonato, 1; Burigana A., id., cent. 50; Faruffini G., Rezzato, L. 1; Testa C., id., cent. 50; Clama P., Brescia, L. 1; Cerri E., id., 1; Cerchiari L., Ospedaletto, 1; Costarella V., id., cent. 50; Gelmi L., Chiari, L. 1; Dal Fabbro G., id., 1; Vitali A., id., 1; D'Ormea E., Calcio, 1; Di Scovolo L., id., cent. 50; Chiesura V., Morengo, L. 1; Avancini A., Vidalengo, 1; Dander S., Limito, 1; Stefanelli G., Palazzolo, 1; Manfratto G. B., id., cent. 50; Baconi D., Grumello, id. 50; Burigana M., Seriate, L. 1; De Salamanca A., Bergamo, 2; Cislaghi G., id., 1; Fiocchi A., id., 1; Crosti V., id., 1; Mioni C., id., 1; Gritti L., id., 1; Sticchetti G., id., 1; Miazzo P., Mapello, 1; Tacca A., Cisano, 1; Rinaldi R., Verdello, 1; Armani P., id., 1; Fontana M., Caravaggio, 1; Zanoni C. Casaletto V., 1; Martini S., Crema, 2; Setti E., id., 1; Zanellato G., id., 1; Figurati P., Castellucchio, cent. 50; Abbondi C., Paratico, L. 1; Ardenghi A., id., 1; Bargoni O., Bozzolo, 1.50; Bonchardy M., Piadena, 1; Chizzoni, id., 1; Polina G., id., 1; Podestà P., Gazzo, 1; Pasetto D., Villetta, 1; Tomezzoli A., Parona, 1; Gasparini S., id., cent. 50; Mazzonelli G., Ceraino, L. 1; Mauri E., Ala, cent. 50; Galimberti E., id., id. 50; Leone A., id., id. 50; Scomazzoni C., id., id. 50; Colosini G., id., id. 50; Nicora C., id., L. 1; Danieli G., id., 1; Wysondil F., id., 1.50, Montini L., Villafranca, 1; Perotti G., id., cent. 50; Mezzetti A., id., id. 50; Bonaca L., Mozzecane, id. 50; Bolzanello L., S. Antonio, id. 50; Nicolini C., id.. id. 50; Dall'Acqua G. B., Mantova, 1.50; Casarotti N., id., cent. 50; Marverti A., Borgoforte, L 1; Carozzi E., Suzzara, cent. 50; Marini A., id., id. 50; Damiani A., Gonzaga R., L 1; Martinengo G., Rolo Novi, 1; Nicolini A, id., cent. 50; Rocchi D., Soliera, L. 1; Daoli V., Vigasio, 1; Zuliani L., Isola, cent. 50; Zanoni E., id., id. 50; Zanellato C., Bovolone, L. 1; Lotto G., id., 1; Bazzani G., Cerea, cent. 50; Muraro G., Badia, L. 2; Negri G., id., 1; Arsenio V., Costa, 1; Sambuco A., Lama, 1; Giovannini I., Baricetta, 1; Stanrenghi V., Mogliano, 1; Dallaequa F, Treviso, 2; Morten F., id., 1; Affini C., id., cent. 50; Minozzi G., id., L. 1.50; Morosini A., id., 1; Belli C., id., 1; De Paoli G., id., cent. 50; Bedogni D., Spresiano, L. 1.50; Severin F., Piave, 1; Agostini A., id., cent. 50; Rigo G., Conegliano, id. 50; Nicora F., Lacile, L. 1; Fiumanelli M., id., 1; Bonajutti F., Pordenone, 2; Pozzi C., id., 1; Bonaldi R., id., 1; Minoletti G., Casarsa, 1; Covelli S., id., 1; Comiraldo F., id., 1; Castellani A., Codroipo, 1; Piovesana L., id., 1; Vitali A., Udine, 1; Innocenti F., id., 1; Bresolini B., id., 1; Dall'Abaco T., id., 1; Quaiotto A., id., 1; Baroni P., id., 1; Pascoletti D., id., 1; Pincherle E., id., 1; Orlandi C., S. Giovanni M., 1; Tadiello P., id., cent. 50; Recchia G., Reana del R., id. 50; Baldelli N., Tricesimo, L. 1; Pezzoli A., Carcento, 1; Savani G., Magnano A., 2; De Pillis P., Venzone, cent. 50; Lussana E., id., 50; Rocca O., Per la Carnia, L. 1.50; Cesario A., id., 1; Anzil P., id., 1; Montecamozzo C., Pontafel, 1; Pescarini V., Battaglia, cent. 50; Orian G., Monselice, id. 50; Simonetti C., id., id. 50; Agostini A., id., id. 50; Papa E., Este, L. 2; D'Orlandi A., Stanghella, 1; Gregorelli V., id., cent. 50; Gilardoni F., Rovigo, id. 50; Frass F., id., id. 50; Camploy G. B., id., id. 50; Minchio A., id., id. 50; Legrenzi G., id., id. 50; Riberti F., id., id. 50; Favero A., id., id. 50; Frisotti U., id., id. 50; Azzolini V., id., id. 50; Cavriani C., id., id. 50; Lanfredi G., Arquà, id. 50; Boerio E., Paviole, L. 1; Minchio R., id., cent. 50; Vedova E., S. Maria M., L. 1; Oldrini A., Pontelagoscuro, 1.50; Cicogna P., id., 1; Parisio G., id., 1; Torresan C., Galliera; 1; Panini F. A., S. Pietro in Casale, 1; Pellizzari V., id., 50; Zambelli E., id., id. 50; Rosatti P., S. Giorgio, L. 1, Scordilli F., id., 1; Molinari cav. L., Udine, 3; Mazzoleni comm. N., Padova, 3; Cattaneo cav. P., Rovigo, 2; Comar G., Conegliano, L. 2.

Totale . . .	L.	153.50
» 7° elenco	»	1359.20
Totale . . .	L.	1512.70

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

2ª Settimana. — *Dal* 8 *al* 14 *gennaio* 1882.

	Chil. esercitì	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1881	1,460.—	420,695.28	288.15
Settimana corrisp. nel 1880.	1,446.—	412,297.30	285.13
Differenze nei prodotti della settimana 1881. . . .	+ 14.—	+ 8,397.98	+ 3,02
Introiti dal 1° gennaio 1881	1,460.—	2,062,047.68	1,412 36
Introiti corrisp. nel 1880	1,446.—	1.970,737.10	1,362 89
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1881 . . .	+ 14.—	+ 91,310.58	+ 49.47
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1881.	1,324.—	230,173.30	173.85
Settimana corrisp. nel 1880.	1,266.—	309,392.08	244 39
Differenze nei prodotti della settimana 1881	+ 58 —	— 79,218.78	— 70,54
Introiti dal 1° gennaio 1881.	1,324.—	1,010,151.70	762.95
Introiti corrisp. nel 1880 .	1,266.—	993,345.78	784.63
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1881	+ 58.—	+ 16,805.92	— 21.68

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di dicembre 1881

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	25,557,03	10,622,12	6,684,08
Piccola Velocità	6,660,05	303,53	4,009,86
Totali . . .	32,217,08	10.925,65	10,693,94

Strade Ferrate Romane

47ª Settimana — *Dal* 19 *al* 25 *novembre* 1881.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	578,528.88	17,945.35
Settimana corrisp. del 1880.	1,681	603,318.43	18,765.57
Differenza (in più . . .	—	—	—
Differenza (in meno . . .	—	24,789.55	820.22
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 28 ottobre 1881	1,681	30,079,376.10	19,041.44
Periodo corr. 1880	1,681	28,535,430.99	18,113.55
Aumento	—	1,543,945.11	927.89
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti del mese di settembre 1881.

QUALITA' DEI TRASPORTI	LINEA VICENZA-SCHIO Importo	LINEA TREVISO-VICENZA e PADOVA-BASS. Importo	LINEA CONEGLIANO-VITTORIO Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori . . .	12,653.28	50,966.28	6,622.81	70,242.37
Bagagli e cani . .	169.99	968.86	261.14	1,399.99
Merci a grande vel.	925.42	4,755.72	551.44	6,232.58
Merci a piccola vel.	8,782.66	39,042.98	3,992.90	51,818.54
Introiti diversi . . .	457 41	898.16	314.11	1,669.68
Totale . . .	22,988.76	96,632.00	11,742 40	131,363.16

ANNUNZI

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

PER LA FORNITURA D'OLIO D'OLIVA

L'Amministrazione delle Ferrovie Romane volendo procedere all'accollo per la fornitura di Chilog. 130,000 di Olio di Oliva, di cui Chilog. 30,000 per il magazzino di NAPOLI, e Chilog. 100,000 per il magazzino di FIRENZE, apre una gara a schede segrete per coloro che credessero concorrere a tale fornitura, da effettuarsi a norma del relativo Capitolato, in data 25 Marzo u. s., il quale è visibile presso la Direzione generale in Piazza Vecchia di S. M. Novella, N. 7, primo piano, e nelle Stazioni di *Firenze, Livorno, Siena, Foligno, Napoli, Roma, Terni* e *Ancona.*

Le offerte potranno esser fatte per la quantità totale di ogni magazzino o per lotti di almeno 10,000 Chilog. Esse offerte dovranno pervenire, con lettera d'accompagnamento, alla Direzione generale suddetta in Firenze, non più tardi delle ore 12 merid. del dì 28 corr. Sulla busta contenente l'offerta dovrà esservi l'indicazione:

Offerta per fornitura d'Olio d'Oliva.

L'apertura delle offerte sarà fatta dal Comitato di Sorveglianza, il quale si riserva di scegliere quella o quelle che gli sembreranno migliori ed anche di non accettarne veruna qualora non le giudichi convenienti. Non sarà tenuto conto delle offerte includenti condizioni diveroe da quelle stabilite nel relativo Capitolato.

Ogni concorrente, all'atto della presentazione dell'offerta, dovrà fare nella Cassa dell'Amministrazione un deposito di L. 15 di rendita del Consolidato Italiano per ogni 10,000 chilog. d'Olio pei quali intende concorrere.

Il prezzo dell'Olio dovrà essere scritto in tutte lettere e in cifre nella offerta, e questa dovrà pure indicare le Stazioni dalle quali si domanda di spedire l'Olio a forma dell'Art. 3.° del Capitolato.

Firenze, 14 Febbraio 1882.

LA DIREZIONE GENERALE.

PROVINCIA DI TORINO

DEPUTAZIONE PROVINCIALE

AVVISO D'ASTA

Si notifica al Pubblico che nel giorno di lunedì 27 Febbraio corrente alle ore undici antim. in Torino, nel Palazzo in Piazza Castello ove hanno sede gli Uffizi della Provincia, avanti il signor Prefetto come Presidente della Deputazione Provinciale, o di un Membro di questa dal medesimo delegato, si procederà per mezzo dei pubblici incanti all'Appalto della manutenzione per un triennio a partire dal 1° Luglio prossimo e terminare al 30 Giugno 1885 del tronco della strada consortile amministrata dalla Provincia da Chivasso a Ozegna per San Giorgio. compreso fra l'abitato di Chivasso e l'incontro colla Strada Provinciale Torino-Ivrea presso l'abitato di Ozegna, della lunghezza di metri 21,310,00, escluse le traverse selciate, per l'annuo approssimativo prezzo di L. 7,800,00.

Il Capitolato speciale, la perizia e l'elenco dei prezzi costituenti le basi e gli obblighi d'Appalto, redatti dall'Ufficio Tecnico Provinciale, sono visibili presso il medesimo in qualsiasi ora d'ufficio.

Gl'Incanti si terranno col metodo dei partiti segreti da presentarsi in piego suggellato su carta da bollo da una lira, osservate nel resto le formalità prescritte dal vigente Regolamento Generale di contabilità dello Stato.

Le offerte dovranno essere formulate in base di un tanto per cento di ribasso sul montare dell'Appalto, per la parte, ben inteso che vi è soggetta, e non saranno perciò accettate offerte condizionate, nè quelle espresse in termini generali e senza indicazione precisa di somma

Per essere ammessi a far partito all'Asta dovranno i concorrenti presentare un certificato d'idoneità di data non anteriore di tre mesi, spedito da un Ingegnere Capo Governativo o Provinciale in attività di servizio, nel quale sia fatto cenno dell'attitudine dei concorrenti ad assumere imprese di questo genere; detto certificato però dovrà essere previamente vidimato dall'Ingegnere Capo dell'Ufficio Tecnico Provinciale.

Sarà obbligo di caduno degli attendenti all'Impresa di depositare nella Cassa della Provincia presso la Banca Nazionale di Torino, prima dell'apertura dell'incanto, una somma corrispondente al decimo dell'ammontare annuale dell'Appalto, in numerario, in biglietti di Banca, od in cartelle di rendita sul Debito Pubblico al portatore, calcolate al valore di Borsa del giorno precedente, come cauzione provvisoria a guarentigia dell'Asta.

Il termine utile per fare il ribasso non minore del ventesimo al prezzo di deliberamento scadrà nel giorno di Sabbato 11 Marzo prossimo a mezzodì.

Il deliberatario dovrà, dopochè il deliberamento sarà definitivo, stipulare regolare contratto di sottomissione e prestare una cauzione corrispondente al quarto dell'importo annuo della manutenzione appaltata, quale cauzione non sarà altrimenti accettata che mediante deposito nella Cassa dei Prestiti e Depositi presso l'Intendenza di Finanza di Torino, di numerario, biglietti di Banca, o cedole del Debito Pubblico al portatore, calcolate al valor nominale.

Qualora il deliberatario, nel termine che gli verrà fissato, non si trovasse in grado di stipulare il contratto definitivo, la Deputazione Provinciale sarà in facoltà di procedere ad un nuovo Incanto a spese del medesimo, colla perdita della somma da esso depositata a guarentigia all'Asta.

Tutte le spese degli atti di incanto, del contratto e delle loro copie, le tasse di bollo, di registro ed i diritti di segreteria, sono a carico del deliberatario.

Torino, addì 11 *Febbraio* 1882.

PER LA DEPUTAZIONE PROVINCIALE

Il Segretario Capo della Provincia
C. BACCALARIO,

SOCIETÀ GENERALE

DI CREDITO MOBILIARE ITALIANO

Il Consiglio di Amministrazione previene i portatori di Azioni della Società che, in adempimento delle deliberazioni prese dall'Assemblea generale ordinaria, tenuta il 14 del corrente mese, il dividendo di L. 20 per Azione per l'esercizio 1881 sarà pagato contro il ritiro della Cedola n. 34 a cominciare dal 25 corrente:

in FIRENZE
» TORINO
» ROMA
» GENOVA
presso le Sedi della Società generale di Credito Mobiliare Italiano.

» » la Cassa Generale;
» » la Cassa di Sconto;
» MILANO » la Banca di Credito Italiano;
» PARIGI » la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.

NB. Il pagamento a Parigi delle suddette L. 20 per Azione sarà fatto al cambio che verrà giornalmente indicato presso la sudestta *Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.*

Il dividendo dello stesso Esercizio assegnato alle Cedole di fondazione sarà pure pagato a cominciare dal 25 corrente:

in *Firenze,* presso la Sede della Società.
» *Parigi,* presso la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.

Firenze, 15 febbraio 1882.

TORINO, 1881
Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*
Via Finanze, 13.

G. Pentori Direttore-proprietario-responsabile

ANNO XV. Mercoledì 1° Marzo 1882. N. 9.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO.

L'ESERCIZIO delle Ferrovie Italiane

(*Continuazione e fine — V. N. 7*).

Le proposte motivate, che siamo venuti fin qui esponendo, sono sufficienti per istabilire le linee principali del contratto di esercizio ferroviario, al quale la Commissione ha dato la preferenza. Ma tre altre gravi questioni ci si presentano, la cui soluzione, se non influirà tanto da modificare alcuna di quelle proposte, potrà forse esigere qualche temperamento nella loro applicazione. Intendiamo parlare:

1° della rete di Strade ferrate continentali, che non sono proprietà dello Stato;

2° delle reti di Strade ferrate nelle isole di Sicilia e di Sardegna;

3° del raggruppamento di tutte le Strade ferrate italiane, e del numero di Compagnie che dovranno esercitarle.

Le Convenzioni stipulate dai ministri Spaventa e Depretis comprendevano, tanto l'una, quanto l'altra, il riscatto delle linee concesse alla Società delle Strade ferrate Meridionali. Abbiamo già nel capitolo precedente esposto le ragioni di ordine tecnico ed economico, che condussero la Commissione a dichiarare, unanime, essere preferibile una concessione di proprietà e d'esercizio ad un contratto di semplice esercizio. Ma la Commissione stessa, a maggioranza di voti, avendo pur dovuto riconoscere che, dopo il fatto compiuto dei riscatti della rete dell'Alta Italia e della rete romana, quel suo voto correva pericolo di essere, almeno per ora, non effettuato, fu necessariamente suscitata la questione del riscatto delle ferrovie Meridionali.

La stessa maggioranza si pronunciò in favore di quel riscatto. Parve ad essa che non fosse possibile un opportuno raggruppamento delle nostre linee continentali, anche in vista delle nuove decretate costruzioni, senza compiere il riscatto di una parte almeno delle Strade ferrate Meridionali, o fare permute fra talune di queste ed altre spettanti allo Stato. Ora ognuno prevede le grandi difficoltà di trattative di questo genere; e l'esempio recente del riscatto tentato dalla Francia di alcune linee secondarie, concesse alla Società ferroviaria d'Orléans, non era certamente tale da consigliare quella via.

Proponendo adunque questo nuovo riscatto, la maggioranza della Commissione non crede, nè intende di contraddire a quella sua dichiarazione di massima, in quanto che considera questo riscatto come necessaria conseguenza dei due altri già eseguiti, e della impellente necessità di dare un assetto pronto e stabile alle nostre Strade ferrate.

D'altra parte, è noto che il principale patto della concessione delle ferrovie Meridionali (la scala mobile) non può essere più mantenuto, senza che ne soffrano grandemente gli interessi dell'agricoltura e del commercio di quelle provincie, e con esse quelli di tutto il paese. Questa Società non può continuare nelle condizioni attuali; essa stessa fece conoscere più volte al Governo le necessità ineluttabili che la forzavano a soffocare il traffico, piuttosto che a favorirlo (1). Inoltre, il contratto stipulato con essa per l'esercizio delle linee Calabro-Sicule scade fra cinque anni; e per quanto il Governo, nell'articolo 2 della legge 30 dicembre 1871, siasi riservato la facoltà di

(1) Come è noto, venne poi stipulata dal ministro Baccarini ed approvata dal Parlamento una nuova Convenzione modificante il patto della scala mobile. (V. *Monit.* n. 23, 25, 26, 27, 29 e 32 del 1881).

rescinderlo, qualora concedesse ad altra Società la costruzione e l'esercizio di quella rete, pure è ben facile il comprendere a quali difficoltà si andrebbe incontro, se a quel gruppo di linee si volesse dare altra destinazione.

Ma un'ultima considerazione, di maggior peso, determinò la maggioranza della Commissione a proporre quel partito. Se negli Atti della Commissione d'inchiesta vi ha desiderio ripetutamente espresso, è quello dell'Agricoltura, del Commercio e dell'Industria per una certa uniformità delle tariffe. È ben chiaro che questo importante obbiettivo, al quale, è bene ripeterlo, tendono tutti i paesi, sarebbe più facile a raggiungersi col riscatto delle Strade ferrate Meridionali.

La minoranza della Commissione oppose al riscatto della rete meridionale le ragioni generali, sviluppate nel precedente capitolo, intorno alle concessioni di proprietà e d'esercizio; ed aggiunse che le condizioni della Società che possiede quella rete, lo spirito ond'è animata, e la stessa necessità di veder modificata la scala mobile, faranno ottenere molto facilmente l'unificazione delle tariffe, i miglioramenti dei servizii cumulativi, nonchè le permute di alcune linee per creare una rete omogenea: tutte cose che in fondo tornerebbero di vantaggio, non meno allo Stato, che alla stessa Società.

Anche rispetto all'avvenire ferroviario della Sicilia, la Commissione non fu tutta concorde. La maggioranza opinò che la rete delle ferrovie Sicule dovesse ordinarsi come rete autonoma e quindi affidarsi ad una Società speciale, adducendo la situazione dell'isola e la sua lontananza dalla sede delle Società continentali e dal centro dell'esercizio, soprattutto ove si adottassero le due reti longitudinali; ed aggiungendo le condizioni speciali della rete sicula, ove necessariamente ha prevalenza il traffico locale, che sembra richiedere servizio e tariffe sue proprie, atte a meglio svilupparlo.

Un esercizio autonomo insulare, fatto con criterii molto differenti da quelli seguiti per le reti continentali, non impedirebbe che, con servizii cumulativi ferroviarii e marittimi, e con l'adozione di tariffe differenziali tra l'isola ed il continente, non si provvedesse a quella parte molto limitata del traffico, che preferisse la via più celere e più economica del mare.

Parve, al contrario, alla minoranza che, se il separare le Strade ferrate sicule dalle continentali poteva ritenersi opportuno, finchè si aveva di mira un esercizio locale, non era lo stesso, considerando le importanti esportazioni dei prodotti naturali dell'isola, che trovano il loro mercato sul continente, o lo attraversano per versarsi in altri paesi. È ben vero che la concorrenza dei trasporti marittimi diminuisce il valore di questa considerazione; ma è vero altresì, che nella inchiesta pubblica fu più volte espresso il voto di stabilire tariffe uniformi fra l'isola ed il continente, non che un servizio cumulativo, non solo delle Strade ferrate sicule con le continentali, ma anche coi piroscafi che traversano lo Stretto di Messina, cumulando, per le tariffe differenziali, i percorsi di terra e di mare. Questo servizio cumulativo non interrotto sarebbe ottenuto più facilmente, se quella rete, pur avendo una speciale Direzione d'esercizio, non fosse però separata amministrativamente dall'altra continentale, che non è disgiunta da essa che per lo Stretto di Messina.

La Commissione fu invece unanime nel ritenere opportuno che la rete Sarda debba rimanere autonoma, e ferma l'attuale concessione. Avvertendo però, che anch'essa, col crescere del traffico, andrà più o meno incontro ai gravi inconvenienti della *scala-mobile*, che già abbiamo segnalato per le ferrovie Meridionali.

— Eccoci arrivati alla difficile e complessa questione, che riguarda il migliore raggruppamento delle linee, e conseguentemente il numero di Società alle quali affidarne l'esercizio. Per risolverla, deve tenersi conto da un lato delle condizioni geografiche e tecniche, dall'altro di ragguardevoli interessi di varia natura.

La soluzione proposta dal ministro Depretis (la ripartizione in due grandi zone, appoggiate ai versanti del Tirreno e dell'Adriatico) era ardita, ma rispondeva certamente a molte esigenze del problema.

Qui la Commissione crede opportuno di riferire per intero il brano della Relazione ministeriale che ne esprimeva i motivi; ma noi l'omettiano, avendolo già riprodotto nel nostro n. 3 del 1878.

La proposta ripartizione (continua la Commissione) poteva difficilmente essere propugnata con maggior vigore e maggior copia di argomenti.

Le considerazioni politiche, commerciali ed economiche, che in appoggio di quel raggruppamento vi si leggono, sono troppo evidenti, troppo confortate dai fatti, perchè non si debbano tenere in grandissimo conto. D'altronde, è indubitato che quella soluzione raggiunge due importanti scopi: quello di una razionale divisione dei valichi alpini, e l'altro di porre in più diretta comunicazione la Capitale del Regno colle principali città italiane.

La minoranza della Commissione, per altro, sostenne essere preferibile il dividere le strade della penisola in tre reti, o tutte traversali, ovvero una traversale e due longitudinali, facenti capo a Roma. Essa osservò che un'Amministrazione ferroviaria non è soltanto una grande azienda commerciale, ma anche un'importante azienda tecnica; e che, se dal primo punto di vista la proposta soluzione non incontra obbiezioni, lo stesso non può dirsi giudicandola dal lato tecnico. Le maggiori difficoltà tecniche di un esercizio derivano, non tanto dalla intensità del traffico, quanto dalla soverchia estensione delle reti, e soprattutto dalla conformazione loro, troppo allungata e sottile, come sarebbe quella delle due longitudinali proposte. Formando tre reti, si avrebbero pure Società abbastanza forti e provvedute per fare un buon servizio. La desiderata facilità per i trasporti dei viaggiatori e delle merci si otterrebbe mediante l'addizionamento dei percorsi ed un migliore servizio cumulativo. ed i punti di transito sarebbero anzi più numerosi con le due reti longitudinali, che con le tre reti traversali. Può dubitarsi della utilità di dividere fra due esercenti gli sbocchi alpini; ed infine le considerazioni commerciali addotte per la Società Paris-Lyon-Méditerranée, che unisce Parigi con Marsiglia, non valgono per le reti longitudinali italiane.

La Relazione Depretis tocca appena il lato tecnico della questione, giacchè, per quanto efficaci e teoricamente esatte sieno le osservazioni colle quali chiude il brano ri-

ferito, pure ci sarà facile il dimostrare che la difesa è incompleta, e ci sarà anche facile di completarla.

La Commissione del Senato francese, della quale avemmo già a rammentare i lavori nelle prime pagine di questo capo, fra le domande del quistionario diretto ai Consigli di amministrazione ed alle Direzioni delle Società ferroviarie della Francia, aveva compreso la seguente: « Quel « est le *maximum* d'étendue d'un réseau de voies ferrées « qui peut être soumis à l'administration d'une Com« pagnie unique? »

Le deposizioni dei Direttori delle ferrovie, ingegneri Jacqmin (Compagnie dell'Est), Solacroup (Compagnie d'Orléans), Delaitre (Compagnie de l'Ouest), Huyot (Compagnie du Midi), Mathias (Compagnie du Nord), e del presidente del Consiglio di amministrazione. signor Vuitry (Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée), sono concordi sopra due punti: 1° che non è tanto dall'estensione della rete, quanto dall'importanza del suo traffico che derivano alcune difficoltà d'esercizio; 2° che queste difficoltà si possono vincere e furono vinte, specialmente in Inghilterra, con un ordinamento non accentrato dei servizii.

Riassunte qui le risposte date da uomini tanto esperti in materia di ferrovie, la Commissione continua:

Non crediamo necessario di aggiungere altre citazioni per poter inferire che, secondo l'opinione dei Direttori d'esercizio delle strade ferrate francesi, il raggruppamento delle linee, come fu proposto nelle Convenzioni Depretis, non presenterebbe grandi difficoltà. Vero è, per altro, che una sola delle reti, sulle quali cadeva il loro esame, presentava, ne' suoi punti estremi, così grandi distanze da paragonarsi a quelle che ci sono fra Taranto ed il valico della Pontebba, fra Reggio di Calabria e Pino (1). Perciò, pure riconoscendo il molto valore delle deposizioni sopra riferite, non crediamo si possa negare che la eccessiva lunghezza delle due reti Adriatica e Mediterranea darà origine a talune difficoltà di esercizio, per quanto un ordinamento saggio e non accentrato possa contribuire a diminuirle.

Ma, se questa soluzione non può dirsi ottima sotto tutti gli aspetti, è forse possibile escogitarne un'altra, per la quale, ovviando alle difficoltà tecniche accennate, se ne mantengano però intatti i riconosciuti vantaggi politici, commerciali, economici? L'aggiungere alla divisione longitudinale una divisione trasversale, come da alcuno fu proposto, non condurrebbe evidentemente alla creazione di due Compagnie così inferiori alle altre due per potenza di traffico, da porre in dubbio la possibilità di formarle? E la costruzione di tante nuove strade ferrate, in quella parte della penisola dove eserciterebbero le Compagnie meno forti, non sarebbe forse una difficoltà nuova aggiunta alle altre?

Per queste principali considerazioni, la maggioranza della Commissione si dichiarò favorevole al raggruppamento delle linee ferroviarie continentali nel modo che fu proposto nelle Convenzioni dell'onorevole Depretis.

Fu notato però nello stesso tempo che, in conseguenza di questa soluzione, un numero non piccolo di importanti Stazioni sarebbe divenuto comune alle due Società, ed era necessario tener conto di ciò nella stipulazione dei contratti, per introdurre in essi alcune disposizioni di massima sulle Stazioni comuni e sul migliore ordinamento dei servizii cumulativi.

Un'ultima osservazione venne fatta intorno a questo argomento. Si osservò da taluno che le grandi Compagnie, preoccupate, ed a ragione, di favorire il grande traffico, trascurano spesso il servizio delle linee secondarie, e in genere il servizio locale. Si citarono a questo proposito molti esempii nostrali e stranieri.

Riservandoci di ritornare sopra questo tema interessante, non possiamo frattanto chiudere il presente capitolo senz'aggiungere, che la coesistenza di piccole Compagnie, che curino specialmente il servizio locale, non distrugge, ma anzi completa la soluzione e l'assetto che la Commissione ha giudicato preferibile.

Fra le ragioni dette al capo V in favore del sistema di piena e intera concessione delle ferrovie, abbiamo anche accennato come esso si presti alla costruzione di nuove strade, ed abbiamo additato l'esempio della Francia, dove il *second réseau* fu costruito dagli stessi concessionarii del primo. Abbiamo pure fatto cenno in quel capo delle difficoltà e dei pericoli, d'ordine amministrativo e politico, a cui si va incontro, allorquando uno Stato intraprende direttamente la costruzione di molte centinaia di chilometri di ferrovie. Noi potremmo ripetere qui molte delle osservazioni fatte al capo IV rispetto all'*esercizio* governativo, ed estenderle alle *costruzioni* ferroviarie governative.

Ma, sempre per rimanere nei limiti del nostro mandato, ci restringiamo a far notare al Governo ed al Parlamento, che la soluzione data in questo capo al problema dell'esercizio potrebbe, a nostro avviso, offrirne una anche al problema delle costruzioni. Essa non potrebbe dirsi nuova, giacchè venne proposta anche dai ministri Spaventa e Depretis. Sarebbe poi la più opportuna, dovendo le Società stesse esercitare le nuove linee costruite. Se non che, non trattadosi di vera concessione, ma di costruzione fatta per conto dello Stato, e d'altra parte, molte delle linee decretate colla legge del 29 luglio 1879 essendo in corso di costruzione o di studii, il metodo da seguire, per affidare l'intera costruzione della rete alle due Società, dovrebbe adattarsi allo stato attuale.

Non è nostro còmpito l'indicarlo, ma è chiaro che, dovendo le Società sostituire il Governo di fronte a quelle centinaia di cottimisti, che hanno già o che avranno fra breve stipulato contratti direttamente collo Stato per la costruzione dei tronchi, il metodo trovasi già delineato di per sè. Aggiungeremo solo, come notizia, che le linee di 1ª, 2ª e 3ª categoria, votate colla legge sopra citata, sono situate in tal modo sul continente, che per chilometri 2,103 cadono nella zona della rete adriatica, e per 1,938 in quella della rete mediterranea.

(1) Da Parigi a Ventimiglia . . . . . Kil. 1123
Da Taranto a Pontebba . . . . . » 1114
Da Reggio di Calabria a Pino . . . » 1428 circa.

LA SUCCURSALE DEI GIOVI

Nel *Diritto* del 26 febbraio p. p. si legge:

« Sappiamo che ieri il Comitato di Garbagna ha presentato all'on. Ministro dei lavori pubblici gli studii, già annunziati, di una linea che dal Bisagno riescirebbe a Busalla, soddisfacendo al bisogno di una succursale, e che in pari tempo, giunta nell'alta Scrivia, proseguirebbe per la Sisola e il Grue alla volta di Gallarate, passando per Pontecurone, Cornale, Sannazzaro e Vigevano.

Nella Relazione a stampa, che accompagna il progetto, sono notevoli alcuni brani tratti da una Relazione che l'on. Correnti dettava nel 1860, quale membro della Commissione Reale creata per studiare il passaggio delle Alpi Elvetiche e le linee di accesso, sviluppanti il concetto che sarebbe attuato con questa linea *mediana* alle due già esistenti: quella Commissione, che era presieduta dall'illustre Paleocapa, e nella quale l'ing. Alfredo Baccarini, oggi ministro, adempì le funzioni di segretario.

La linea abbrevierebbe considerevolmente, non solo la via da Genova al Gottardo, ma anche quella da Genova ai mercati della Lombardia e dell'Emilia, mediante il raccordo colla ferrovia Tortona-Voghera alla Stazione di Pontecurone.

La Relazione insiste sul punto, che la spesa delle due linee in essr proposte da Genova (Bisagno) a Busalla rientrerebbe nella somma già stanziata a questo scopo in bilancio, per cui il Governo potrebbe por mano ai lavori senza riportare la questione in Parlamento.

Alla prosecuzione dallo sbocco nell'alta Scrivia fino a Busalla, il Comitato dimostra come possa provvedersi colla quarta categoria della legge non ancora esanrita.

Le considerazioni poi d'ordine militare, che sono svolte ampiamente nella Relazione, sembrano meritevoli della maggiore attenzione.

Ed a questo proposito, anzi, sappiamo che il Comitato di stato-maggiore generale ha ripreso, *di sua iniziativa*, l'esame di questo importante argomento.

— Il *Bollett. delle finanze* scrive poi:

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici, nella seduta di ieri, sabato 25, ha stabilito che, innanzi di prendere una decisione sulla preferenza a darsi fra le varie linee proposte come succursali a quella dei Giovi, sia studiata regolarmente quella indicata dal cav. Banaudi, la quale, partendo da Rivarolo, attraversa la Polcevera, e mantenendosi sulla destra della relativa vallata, sale con pendenza del 15 per 1000 fino a 5 chilometri sopra Pontedecimo, ove incomincia un tunnel lungo 8 chilom. 3/4 circa, con pendenza del 13.50 per 1000, che sbocca a Ronco.

Il proponente assicura che questa linea sarà d'oltre un chilometro più breve della linea attuale, e d'oltre 5 chilometri più breve delle varianti che presentano maggiori probabilità di preferenza; si ritiene che tale linea potrebbe essere eseguita in due anni circa, con una spesa calcolata approssimativamente in 26 milioni.

Nostre Corrispondenze

Dal sig. ing. E. Fergola riceviamo la seguente corrispondenza, che tratta particolarmente delle nuove locomotive con ruote a doppio cerchione, ideate dall'ingegnere comm. A. Cottrau, di cui si è già trattato in altri numeri del nostro giornale.

Napoli, 23 febbraio.

Ieri ebbe luogo l'assemblea generale ordinaria del nostro Collegio degl'ingegneri ed architetti, la quale riuscì della massima importanza, e per gli argomenti che vi si trattarono, e per le deliberazioni che vi furono votate. Oltre ad un gran numero di soci, vi assistevano i chiarissimi ingegneri: comm. A. Corrado, professore di strade ferrate nella nostra R. Scuola degl'ingegneri; comm. F. Rendina, comm. A Sannia, deputato al Parlamento; cav. A. Bajo, cav. E. Albarella, cav. G Gaudiosi, E. Vitale, G. Du Fresnay, P. Sasso, ossia la parte più eletta degl'ingegneri napoletani.

Dopo una breve ed interessante conferenza dell'ing. L. Ferrara sulle ferrovie del Gottardo, di cui descrisse, con molta copia di dati statistici, il tracciato, le grandi opere d'arte, le importanti rampe d'accesso al gran traforo, fermandosi specialmente a descrivere le gallerie elicoidali, venne data la parola all'ing. cav. Paolo Boubée per una sua conferenza sul novello tipo di locomotive con ruote motrici a doppio cerchione, che venne testè proposto dall'ing. comm. A. Cottrau.

Il Boubée, con quella competenza e chiarezza che tutti gli conoscono, seppe infondere nell'eletta adunanza il massimo interesse per l'argomento che egli avea preso a trattare; e seppe far rilevare, ed anzi toccar con mano, mercè dimostrazioni rigorose appoggiate ai principii fondamentali del calcolo delle locomotice, quali rilevanti vantaggi debbonsi aspettare dal tipo proposto dal comm. Cottrau, sia in vista dell'economia nella trazione, sia per la economia nell'esercizio in generale delle ferrovie, sia maggiormente per l'economia nella costruzione e nell'esercizio delle nuove ferrovie, che venissero costrutte per l'applicazione di quel sistema. Terminò, eccitando gl'ingegneri napoletani a promuovere col loro voto una prima applicazione di quel sistema, la quale, riuscendo, accrescerebbe vanto al nostro paese, e frutterebbe immensi vantaggi economici.

Il Boubée fu caldamente applaudito, e moltissimi degli intervenuti all'adunanza lo pregarono di porgere al commendatore Cottrau le loro congratulazioni per quel suo trovato così semplice, nuovo, originale e di tanta pratica utilità.

In seguito di che fu deliberato per acclamazione che la conferenza fatta dall'ing. Boubée venisse stampata negli Atti del Collegio.

Fu inoltre proposto che nella prossima assemblea si nominasse una spéciale Commissione, allo scopo di formulare all'Eccelso Ministero un voto per un esperimento pratico del sistema proposto dal comm. Cottrau.

Questi fatti, che tornano ad onore del Collegio degli ingegneri ed architetti di Napoli, debbono al certo interessare l'intera classe degl'ingegneri italiani; ed ho quindi pensato mandarvene questi brevi cenni, perchè, a mezzo del tanto accreditato e diffuso vostro periodico, sieno maggiormente conosciuti, e valgano di sprone a quelli, più competenti di me nella materia, che, interessandosi al progresso economico delle nostre ferrovie, possono con la loro autorevole voce promuovere e fare attuare quel desiderato esperimento proposto dal comm. Cottrau.

Ringraziandovi dell'accoglienza che farete a questa mia, vi ossequio distintamente, e mi protesto

Vostro dev.mo
Ing. E. FERGOLA.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Sappiamo che le Compagnie francesi delle Ferrovie del Nord e Parigi-Lione-Mediterraneo, di concerto colle Ferrovie inglesi, hanno proposto all'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia di attuare un treno rapidissimo da Calais a Roma, evitando la traversata di Parigi e seguendo invece la linea di cintura. Questo treno sarebbe composto di sole vetture di lusso e di 1ª. classe; partirebbe da Londra verso le 7 ant., arriverebbe a Torino all'indomani verso le 1 1{2 pom., ed a Roma verso le 8 ant. del giorno seguente, impiegando così sole 48 ore circa da Londra a Roma.

L'attuazione di siffatto treno sarebbe di grande utilità, non solo pei viaggiatori, ma più ancora per le corrispondenze postali; per cui è a desiderarsi che, se vi s'incontrano tuttora difficoltà materiali ed economiche, possano queste venire superate dalle nostre Amministrazioni ferroviarie interessate.

><

Sappiamo che l'Amministrazione delle strade ferrate dell'Alta Italia, in vista della non lontana apertura della linea del Monteceneri, ha proposto al Ministero dei lavori pubblici che sia convocata a Milano apposita Conferenza, in conformità di quanto si è già praticato lo scorso anno, fra le varie Amministrazioni interessate, onde stabilire l'orario delle linee Milano-Chiasso, Milano-Lecco, Milano-Arona, Gallarate-Varese, nonchè di altre linee, coordinato con quello delle corse sui laghi e delle Poste svizzere.

><

L'ing, Marco Visconti di Milano ha fatto istanza al Ministero dei lavori pubblici per ottenere la concessione della costruzione e dell'esercizio di una linea di strada ferrata da Novara a Saronno, con eventuale prolungamento a Seregno.

Secondo il piano di massima preparato dal detto ingegnere, la nuova linea toccherebbe i seguenti abitati: Novara, Gallia, Turbigo, Castano Primo, Vanzaghella, Busto Arsizio, Rescaldina e Saronno.

L'ing. Visconti chiede la suddetta concessione in base all'art. 12 della legge 29 luglio 1879, ed a norma dell'altra legge 29 giugno 1873, invocando, a forma di quest'ultima, la sovvenzione annua di lire mille al chilometro pel periodo di 35 anni.

Ottenuta la concessione, l'ing. Visconti intenderebbe costituire una Società anonima per azioni, onde procurare i fondi necessarii all'impresa; ed in questo divisamento sarebbe appoggiato da una Società di capitalisti, disposta ad agevolare la combinazione.

><

Ci consta che, da parte dell'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia sono già incominciati gli studii per il collocamento di un binario di raccordo tra lo Scalo merci alla Stazione di Porta Nuova in Torino e la località del Valentino, destinata a sede dell'Esposizione generale italiana pel 1884. Non è a dubitarsi che il detto binario sarà disposto in modo da soddisfare a tutte le esigenze del servizio pegli esponenti e pei prodotti destinati all'Esposizione.

><

La Conferenza da tenersi in Milano fra i rappresentanti delle varie Amministrazioni ferroviarie e di quelle di navigazione pel servizio cumulativo ferroviario-marittimo è stata rinviata al 10 del corr. mese.

><

Siamo informati che l'Amministrazione delle strade ferrate dell'Alta Italia sta facendo pratiche colle altre Amministrazioni interessate per addivenire ad una estensione della tariffa speciale n. 28, a piccola velocità, del servizio italo-germanico.

><

Fra l'Amministrazione delle strade ferrate Meridionali e la Direzione tecnica governativa delle ferrovie in Salerno sono stati presi gli opportuni concerti per determinare le condizioni tecniche relative allo innesto nella Stazione di Nocera della linea Codola-Nocera.

><

Il Ministero dei lavori pubblici ha approvate parecchie modificazioni nell'orario dei treni delle Strade ferrate Sarde, da attuarsi a partire da oggi.

><

Ci scrivono da Firenze che l'Amministrazione delle Strade ferrate Meridionali ha richiamato l'attenzione del Ministero dei lavori pubblici sulle condizioni veramente anormali in cui deve farsi l'esercizio sulla deviazione provvisoria, denominata del Fucile, lungo il tronco di ferrovia da Favarotta a Licata; ed ha interessato il Ministero stesso a provvedere con qualche sollecitudine perchè siano proseguiti i lavori della linea definitiva, senza di che le condizioni d'esercizio, che già sono difficilissime, andrebbero peggiorando per modo da obbligare a qualche interruzione di servizio.

Una parte dei lavori per la linea definitiva sono già eseguiti, e pel rimanente sappiamo che fu presentato al Ministero apposito progetto di appalto. Non dubitiamo quindi che l'on. Baccarini vorrà occuparsi anche di questa questione e risolverla colla voluta energia, massime che il traffico pel porto di Licata va ogni giorno più sviluppandosi, in guisa da rendere affatto insuffiicente ai bisogni del commercio la deviazione provvisoria, sulla quale attualmente si fa l'esercizio.

><

Il Consiglio di Stato, in una delle sue ultime adunanze, ha approvato il progetto di appalto del tronco di ferrovia da Airasca a Moretta, della ferrovia Airasca-Cavallermaggiore, il quale ha la lunghezza di m. 19,560, ed il cui importo è preventivato in lire 1,900,000.

Il Consiglio stesso ha inoltre approvato i seguenti altri progetti di appalto: per la costruzione dei fabbricati delle Stazioni e case di guardia e per la chiusura della via e delle Stazioni lungo il tronco Parma-Fornovo, della ferrovia Parma-Spezia: per l'armamento della via e delle Stazioni dell'ora detto tronco di ferrovia; e per l'ampliamento dell'argine stradale all'innesto della linea Parma-Spezia nella Stazione di Parma.

><

In altre recenti adunanze ha preso pure le seguenti deliberazioni in ordine ad affari ferroviarii:

Che si possa approvare la transazione fra l'Amministrazione dei lavori pubblici e la Impresa Luigi

Medici, circa a controversie insorte nella contabilizzazione di taluni lavori eseguiti dalla Impresa stessa lungo il tronco di ferrovia da Campofranco e Passofonduto, della linea Palermo-Porto Empedocle;

Che possa del pari essere approvata altra transazione fra la predetta Amministrazione e la stessa Impresa, a totale definizione delle controversie insorte circa i lavori di completamento della difesa al ponte sul Platani, lungo il tronco Campofranco-Caldare delle ferrovie Calabro-Sicule;

Che possa essere approvato il progetto di appalto dei lavori di costruzione del tronco della ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini, compreso fra Cervia ed il Fiume delle tre bocche o Rubicone.

Ci scrivono da Milano:

Il Consiglio d'amministrazione delle strade ferrate dell'Alta Italia ha approvata la spesa di L. 122,515 occorrente all'applicazione di dischi-fanali girevoli alle eccentriche degli scambi d'entrata nelle Stazioni della propria rete.

— Il detto Consiglio ha pure deliberato di affidare ad impresa privata l'esercizio dell'Agenzia di città di Genova, ordinando all'uopo l'apertura di una gara.

— Sappiamo essersi dall'Amministrazione ferroviaria autorizzata la Stazione di Tronzano, sulla linea Milano-Torino, al servizio telegrafico anche pei privati.

— Il Ministero dei lavori pubblici ha autorizzata la spesa di altre L. 10,000 per la continuazione dell'esperimento sulla tratta Genova-Sestri dell'apparecchio *Block-Sistem*, inventato dal prof. Ceradini per la sicurezza dei treni.

Abbiamo ricevuto da Macerata le seguenti informazioni intorno al progetto del tronco di ferrovia dalla Stazione di Macerata a quella di Sforzacosta (linea Macerata-Albacina-Fabriano), testè presentato al Ministero dei lavori pubblici da quella Direzione tecnica governativa per le strade ferrate.

Il tronco ha la lunghezza di m. 6,500, la quale, per rispetto alla planimetria, è suddivisa in m. 4,100 di allineamenti retti, ed in m. 2,400 di tratti in curva, con un raggio minimo di m. 300. L'altimetria del tronco è ripartita nel modo seguente: orizzontali m. 1,800, ascese m. 4,700, discese 0; la pendenza massima adottata arriva al 10 p. 0/00.

Due sono le opere d'arte speciali previste: un ponte di 8 m. sul torrente Vottiglia, ed un altro ponte di 10 m. sul torrente Sforzacosta; le opere d'arte di luce inferiore a m. 8 sono 31.

Nel progetto sono preventivate: 2 Stazioni, cioè Macerata (Piediripa) e Sforzacosta; 5 case cantoniere; 2 garette di guardia, e 7 passaggi a livello.

L'ammontare totale dei lavori da mettersi in appalto rileva a L. 480,000, e quello dei lavori alla cui esecuzione intende provvedere l'Amministrazione governativa a L. 200,000. Perciò, in complesso, il costo delle opere per la esecuzione del predetto tronco di ferrovia ammonta a L. 680,000, ossia L. 105,200 circa per chilometro.

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 20 al 25 febbraio prossimo passato.

Furono, fra i più importanti, approvati:

Un progetto di appalto per la costruzione del tronco Prata-Altavilla, della ferrovia Avellino-Benevento;

Un progetto di appalto per la costruzione del tronco Agropoli-Rutino, della ferrovia Battipaglia-Castrocucco;

Un progetto di appalto per la costruzione del tronco Morrovalle-Macerata, della ferrovia Porto Civitanova-Macerata;

Un progetto di appalto per la costruzione del tronco Macerata-Sforzacosta, della ferrovia Macerata-Albacina. (*V. sopra*);

Un progetto di appalto per la posa dell'armamento, scambi, piattaforme, ecc., lungo la ferrovia Novara-Pino;

Un progetto per la costruzione del tronco da Antrodoco a Castel Sant'Angelo, della ferrovia Aquila-Rieti;

Un progetto pel consolidamento della frana detta della Tormarella, nel chilometro 39 della ferrovia Palermo-Porto Empedocle;

Un progetto per la riparazione di danni nel tratto dal ponte in ferro sul Biferno al Titolo di Lucito, della strada provinciale di 1ª serie da Petrella per Palata alla ferrovia Adriatica, in provincia di Campobasso;

Un progetto per la sistemazione dell'argine destro del Panaro, tra la ferrovia Bologna-Piacenza e la estremità inferiore della botta Calori-Riva, in Comune di Castelfranco Emilia, provincia di Bologna;

Ed un progetto pei lavori di escavo in un tronco intermedio del canale Revedoli in territorio di Grisolera, provincia di Venezia;

Furono del pari dichiarati meritevoli di approvazione:

I progetti esecutivi delle opere d'arte maggiori da costruirsi lungo il tronco di ferrovia Reggio-Villa San Giovanni, della ferrovia Reggio-Castrocucco;

Ed il piano della Stazione di Grotte San Stefano e Magugnano, nella ferrovia Viterbo-Attigliano.

Fu pure approvato un progetto per la costruzione di una fermata e relativo fabbricato viaggiatori alle Marmore, lungo la ferrovia Terni-Rieti.

Notizie Ferroviarie Italiane

Costruzioni ferroviarie. — Leggesi nel *Bollett. delle finanze*:

È allo studio, presso il Ministero delle finanze, un disegno di legge del Ministro dei lavori pubblici, onor. Baccarini, col quale si chiederebbe facoltà al Parlamento di compiere in 10 anni in luogo di 20, come è stabilito dalla legge in vigore sulle costruzioni ferroviarie, tutte le strade ferrate di 2ª e 3ª categoria.

Ferrovie complementari — Alle ore 10 antim. del 14 corr., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma, si addiverrà all'incanto per l'appalto delle provviste occorrenti all'armamento di varii tronchi di ferrovie complementari del Regno, pel complessivo importo di L. 123,400.

Il tempo utile per le consegna è di mesi tre dal giorno dell'ordinazione, a termini del Capitolato.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 6,170, e quella definitiva in L. 12,340, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia Legnago-Monselice — Alle ore 10 ant. dello stesso giorno 14, presso il Ministero medesimo e presso la Prefettura di Padova, si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Legnago-Monselice, compreso fra Este e Monselice, della lunghezza di m. 6,726, in provincia di Padova (esclusa la provvista e posa in opera delle travate metalliche, l'armamento della via e le espropriazioni stabili), per la presunta somma di L. 268,730.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 24 dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare un certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 14,000, ed in L. 27,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovie venete complementari. — Giovedì scorso (dice l'*Adriatico*) i consiglieri Pellegrini, Saccardo e Sicher, delegati dalla Commissione ferroviaria provinciale di Venezia, si sono recati ad Udine per conferire con quella Deputazione provinciale intorno agli interessi ferroviarii comuni e per iniziare gli accordi necessarii.

Assistettero alla conferenza anche gli on. Dell'Angelo deputato di Gemona, e Simoni deputato di Spilimbergo

Dalla conferenza si rilevò vivissimo il reciproco desiderio di venire ad accordi fra le due Provincie; e crediamo le divergenze ormai così lievi, che, mercè un pò di arrendevolezza, specialmente da parte dei rappresentanti della Provincia di Udine, potranno essere agevolmente appianate.

I delegati componenti la Subcommissione riferiranno in breve alla Commissione ferroviaria provinciale i risultati dell'intervista.

— Scrivono poi da Udine, 25 febbraio, alla *Gazzetta di Venezia:*

Nella conferenza, che ebbe luogo ier l'altro con alcuni membri della Commissione del vostro Consiglio provinciale e con l'intervento degli on. Simoni e Dell'Angelo, la nostra Deputazione provinciale offerse il concorso di un *quarto* della quota legale per l'intera linea Portogruaro-Casarsa-Spilimbergo-Gemona, *semprecchè la Provincia di Venezia assuma la costruzione del tronco di allacciamento con l'altra linea Udine-Palmanova-San Giorgio-Latisana.*

La Commissione del vostro Consiglio provinciale si sarebbe mostrata inclinata ad accettare la prima condizione, ma non accettò, nè poteva accettare la seconda, senza uscire dai limiti del mandato conferitole.

Ferrovia Roma-Sulmona. — La mattina del 23 febbraio p. p., l'on. Baccarini, ministro dei lavori pubblici, si è recato a Tivoli per esaminare i lavori della linea ferroviaria Roma-Sulmona, lungo il tratto da Tivoli a Mandela.

L'Impresa costruttrice Morosi e Calderai, che ha compìto in questi giorni il traforo della galleria di San Cosimato presso Vicovaro, della lunghezza di circa mille metri, offriva al Ministro ed agli invitati una refezione.

— Scrivono poi da Vicovaro al *Pop Rom.:*

Il giorno 23 febbraio, sulle ore 10 e mezza ant., giungeva a Vicovaro l'on. Ministro dei lavori pubblici. Fu ricevuto dalla Giunta municipale e dal cav. Gaetano Guglielmi, consigliere provinciale.

L'on. Ministro, risalito in legno ed accompagnato dai suddetti signori, mosse verso la galleria di S. Cosimato.

L'imbocco della galleria era decorato con festoni di verdura, e con trofei dei ferri serviti per il lavoro, ornati dalle bandiere nazionali; e sulla porta della galleria si leggeva questa iscrizione: « Al sagace ingegno — dell'ottimo ministro — Alfredo Baccarini — Alla solerte cura della Impresa Calderai-Morosi — Agli attivi ingegneri — Ai fedeli assistenti, agli indefessi cottimisti — Agli instancabili operaj — Lode — onore ».

Gli ingegneri furono il comm. Salvini, il cav. Gallignani, Alessandro Seismit-Doda; gli assistenti, furono Domenico Loreto, Perucca Francesco, Manni Quirino; i cottimisti Perucca Giuseppe, Bertoni Pacifico.

L'on. Ministro, col seguito, entrò nella galleria, la quale era tutta illuminata con lampade a varii colori; gli operaj facevano ala sul passaggio, e l'effetto era incantevole. Giunto il corteo dei visitatori al punto ove s'incontrarono i due fori, furono accesi dei fuochi di bengala, che resero più splendido l'effetto ottico.

Si uscì quindi dalla parte *est* della galleria, che era pure imbandierata ed ornata di festoni.

L'on. Ministro si mostrò assai soddisfatto dei lavori eseguiti, e del simpatico accoglimento fatto alla sua persona. Risalito in vettura, si diresse con tutto il seguito, ed in mezzo a vive acclamazioni, al piazzale di S. Cosimato, ove era stato imbandito dall'Impresa un sontuoso banchetto, a cui si assisero l'on. Ministro, la Giunta di Vicovaro, il consigliere provinciale, i sindaci e gli assessori dei vicini paesi.

Mentre nel piazzale di S. Cosimato aveva luogo questo banchetto (durante il quale furono suonate scelte melodie), un altro spettacolo non meno piacevole offriva il bivacco di tutti gli operaj nella galleria, che venivano serviti di una refezione data loro dai cottimisti Perucca e Bertini.

Le popolazioni dei paesi limitrofi erano venute a frotte a godere della festa.

Durante il banchetto, furono fatti evviva al Re, alla Regina, all'industria, al progresso, all'Italia, al Ministro, ed a tutti coloro che s'interessarono a questa comunicazione, che apre a quelle popolazioni una fonte di commercio, di rapporti, di floridezza.

Terminato il banchetto, l'on. Baccarini s'accommiatava da tutti, esprimendo la sua gratitudine per le dimostrazioni di stima e di simpatia ricevute, e fra gli evviva del popolo accorso numerosissimo.

La visita dell'on. Ministro ha lasciato nei lavoratori ed in tutti la più viva impressione. I lavori continuano con ardore.

Ferrovia dei Castelli Romani. — La *Libertà* dice ch'essa è prossima ad essere terminata. Sarà forse per Pasqua aperta al pubblico, e la Società costruttrice intende di dare all'inaugurazione una certa solennità.

Come è noto, questa ferrovia economica partirà dalla Stazione dei *tramways* di Tivoli fuori la Porta San Lorenzo, attraverserà al Portonaccio la linea ferroviaria Roma-Orte, passando sopra un magnifico cavalcavia che si sta terminando. Appena oltrepassato il Portonaccio, abbandonerà la linea di Tivoli, ed inoltrandosi per la campagna romana, raggiungerà la via Appia Antica, correndo quasi parallelamente a quest'ultima, e si ricongiungerà, presso la Stazione di Ciampino, all'attuale ferrovia economica di Marino. In questa località verrà creata una Stazione di biforcamento. Una linea correrà fino ad Albano, e di là per gli altri Castelli; l'altra linea è quella già costruita, che giunge a Marino.

Contemporaneamente ai lavori di questa ferrovia, la Direzione delle Ferrovie Romane spinge i lavori per portare la Stazione ferroviaria di Frascati fino alla città; ma i lavori di questa prosecuzione non potranno essere terminati per adesso.

Speriamo che lo siano per la buona stagione.

Tramways nella provincia di Bologna. — Leggiamo nel giornale *Agricoltura, Industria e Commercio* di Bologna:

La provincia di Bologna, per la favorevolissima posizione che occupa nella rete delle ferrovie italiane, viene alquanto in ritardo colle linee secondarie dei *tramways* a vapore, che in questi ultimi anni si sono estesi tanto prodigiosamente nell'alta Italia. Ma i beneficii, che queste piccole arterie vivificatrici dell'industria e del commercio locale hanno ovunque arrecato, non possono a meno di promuovere un fecondo risveglio, onde dotare anche la provincia di Bologna di questo mezzo economico di viabilità.

Fin dallo scorso maggio, per iniziativa del sig. avvocato Guido Gozzi ed ing. cav. Ducati, si è costituito un Comitato promotore per le tramvie a vapore nella provincia di Bologna, sotto la presidenza dell'on. deputato Isolani. Per incarico del Comitato, l'ing. Ducati ebbe a redigere una relazione sulle linee di *tramways*, delle quali sarebbe più utile e conveniente la costruzione, nell'intento di facilitare il traffico locale dei prodotti dell'industria e dell'agricoltura.

Nella scelta di queste linee, l'egregio proponente ha preso di mira gl'interessi e le relazioni che legano la provincia bolognese con quelle di Modena e di Ferrara. La parte di ponente della provincia di Bologna sarebbe dotata di due linee: Bologna-Casalecchio-Bazzano e Bologna-San Giovanni in Persiceto-Cento-Finale. La parte di levante avrebbe la linea Bologna-Castenaso, con biforcazione a Budrio-Molinella-Portomaggiore da una parte, e dall'altra per Medicina e Massa Lombarda.

Le linee proposte attraversano campagne ubertose e

centri rurali popolatissimi; ma, oltre ai commerci locali, esse hanno anche l'importante obbiettivo delle relazioni interprovinciali, imperocchè la Bologna-Bazzano mira per Vignola a Modena, e la Bologna-Portomaggiore tenderebbe a congiungersi colla rete dei *tramways*, che fra breve solcherà in varie direzioni le fertili campagne del basso Ferrarese, redente colla bonifica all'agricoltura.

Tramway Brescia-Gardone. — Il 19 febbraio p. p. ebbe luogo l'annunciata solenne inaugurazione del *tramway* Brescia-Gardone. Tra gli intervenuti, si notava il comm. Massa, direttore dell'Esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia, rappresentante il ministro Baccarini; ed il comm. D'Anna, direttore generale dei ponti e strade, rappresentante il ministro Zanardelli; nonchè il sig. Fouquet, rappresentante la Società belga, oltre alle Autorità governative, provinciali e comunali, la stampa cittadina e molti altri invitati.

Il viaggio inaugurale fu felicissimo per tutta la linea, e terminò a Gardone con l'accoglienza festosissima della popolazione accorsa al fausto avvenimento.

Una ricca refezione venne gentilmente offerta dalla Società Belga, all'Albergo d'Italia; alla quale seguirono brindisi e discorsi, tra cui ci limiteremo a riassumere quello del comm. Massa.

« A nome del ministro Baccarini, che con lungo studio e sommo amore attende alla soluzione dei grandi problemi ferroviarii, l'on. Massa porta il saluto a quanti contribuirono al compimento di un'opera, oggi in tanta pubblica esultanza festeggiata.

« La tramvia, egli dice, fra la gentile e patriottica Brescia e l'industre Gardone, che alla difesa della patria somministra le armi, farà fede pur sempre della perspicacia di chi l'ha ideata, perchè è un'opera perfettamente all'unisono con le idee ed i bisogni del giorno.

« La nota caratteristica del nostro tempo è appunto questo imperioso bisogno di muoversi in tutti i sensi ed in tutti i modi; e ad un tale bisogno provvede appunto questa viabilità di dettaglio perfezionata, che ogni dì più si va estendendo con rapidità sempre crescente.

« Rammenta che la Provincia di Milano per più di tre anni solcò di *rails* le sue strade, ed augura altrettanto alla provincia di Brescia.

« Nel campo ferroviario — aggiunge l'oratore — è sorta una grave questione: quella del servizio economico — parole che ebbero grande fortuna, ma il cui significato è ancora largamente discusso, perchè non si è ancora d'accordo nè dove consista, nè come abbiasi ad attuarlo — nè è nuovo il caso, aggiunge, che nella pratica soluzione, il servizio economico divenga il servizio più costoso.

« Ma, quando ci troviamo di fronte ad un problema così bene risolto come in questa tramvia, ogni dubbio cessa, e conviene dichiarare che questo è il vero e tanto sospirato servizio economico.

« Con poca spesa per l'adattamento del corpo stradale, con regoli leggieri, con curve di stretto raggio, che permettono di raccogliere nel percorso le ultime borgate ed i più solitarii casolari — con piccole locomotive, con semplici e leggiere carrozze, con scopi bene determinati, vi è in tutti i particolari un perfetto equilibrio, e nell'assieme una perfetta armonia, che proporzionando i mezzi al fine, contribuisce efficacemente ad ottenere un servizio veramente economico.

« Beve quindi, a nome del Ministro dei lavori pubblici, al Governo, alla Deputazione provinciale, agli ingegneri belgi e italiani, alla Società Belga ed al sig. Fouquet che la rappresenta — Saluta poi a nome proprio, associandosi alla pubblica esultanza; e termina col dire che, preposto anche lui all'ufficio di sopraintendere al trasporto delle persone e delle cose, allo scambio dei commerci e delle industrie, non può non scorgere in ogni nuova linea che si apre, a qualunque categoria appartenga, che un nuovo ausiliare alle sue linee — poichè vi è posto per tutte le attività, che si svolgono con senno maturo e giustezza d'intendimenti ». (*Applausi generali e prolungati*).

Tramway alla Stazione di Milano — Il *Sole* dice che tra la Società degli Omnibus, il Comune e la Ferrovia sono in corso trattative pel prolungamento fino alla Stazione centrale della linea di *tramway*, che fa ora capo alla barriera Principe Umberto. Il progetto porta l'accesso alla Stazione pel viale di sinistra ed il ritorno in città pel viale di destra. La fermata del *tramway* avrebbe luogo sulla piazza della Stazione.

Tramways di Torino — Il 23 corr., nel locale della Banca di Torino, ebbe luogo l'assemblea straordinaria della Società dei *Tramways* e ferrovie economiche, per deliberare sul proposto aumento del capitale sociale.

Erano presenti 36 azionisti, rappresentanti 1685 Azioni sociali.

Il presidente comm. Massa espose brevemente quali erano le ragioni, che determinarono il Consiglio di amministrazione a presentare all'Assemblea una proposta di aumento del capitale sociale.

Parve al Consiglio che fosse conveniente di allargare alquanto le basi delle operazioni sociali; e si fecero perciò le opportune pratiche onde ottenere dal Municipio la concessione delle due nuove linee di *tramways* nell'interno della città, già annunciate.

La lunghezza complessiva di queste due linee è di metri 5000, cioè 3000 la prima e 2000 la seconda.

Il costo, fra materiale mobile e fisso e tutte le spese accessorie previste ed impreviste, non potrà sorpassare la somma di L. 500,000.

Oltre a ciò, è intenzione del Consiglio di amministrazione di chiedere ancora la concessione di un altro tratto, della lunghezza di 700 metri, lungo il viale del Valentino, per congiungere la linea di via Nizza colla nuova linea da costruirsi fra piazza Castello ed il Valentino, onde rendere queste due linee maggiormente proficue all'epoca dell'Esposizione Nazionale.

Il presidente soggiunge poi come l'Amministrazione abbia oramai ultimato le pratiche per ottenere, a nome della Società, l'esercizio e la costruzione della ferrovia di Superga, mediante i sussidii del Governo e del Comune.

Gli utili dell'esercizio rimarrebbero, per il primo quinquennio, ad esclusivo benefizio della Società; ed in seguito sarebbe riservato il 10 per cento a favore del Municipio nel primo decennio, ed il 20 per cento nel decennio successivo. Spetterà però sempre all'Assemblea degli Azionisti stabilire quali siano gli utili netti da ripartirsi a quel modo. —

Dopo ciò, l'Assemblea approvò all'unanimità le proposte circa l'aumento del capitale sociale, portandolo da L. 600,000 a L. 1,800,000, mediante emissione di 4800 nuove Azioni a L. 250 cadauna, alle quali avranno diritto di preferenza i portatori delle vecchie Azioni; e facendo plauso all'operato del Consiglio di amministrazioue, gli conferì ampio mandato per istabilire tutte le modalita circa l'emissione delle nuove Azioni sociali.

Tramways nella provincia di Torino. — La Deputazione provinciale, nell'adunanza del 16 corr., prese atto, con avvertenze, della comunicazione avuta dal signor Prefetto, che il signor Coumont venne sostituito nella concessione del *tramway* Torino-Carmagnola-Carignano-Moretta ed in quella della linea Pinerolo-Cavour, dalla Società anonima costituitasi in Bruxelles sotto il titolo: *Compagnia Generale dei Tramways a vapore piemontesi*.

Tunnel sotto lo Stretto di Messina. — Leggiamo nella *Gazzetta di Messina:*

Gli studii per il tunnel sottomarino, mercè l'infaticabile operosità degli ingegneri Marsie, Papete e Marin, volgono già al loro termine; anzi sappiamo che fra giorni è atteso nella nostra città l'on. Gabelli, autore del progetto, per rivederli definitivamente e poscia presentarli al Consiglio superiore dei lavori pubblici, al quale ne spetta l'approvazione. Dalla costa calabra il tunnel avrà il suo allacciamento colla futura Stazione di Canitello, mentre dalla parte della Sicilia non si credette precisarne la località, in vista della progettata linea Messina-Cerda.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — La *Gazz. Ticin.* del 23 reca:

Il Tribunale federale ha condannato all'unanimità la Città di Lucerna a pagare al Consiglio federale i franchi 100,000 di sovvenzione del Gottardo, che si era rifiutata finora di versare.

Il 16 corr. venne ribadito l'ultimo chiodo del ponte superiore attraverso la Maienreuss, ed ora tutti i ponti della ferrovia tra Göschenen e Fiora sono completamente terminati.

A quanto si assicura, i treni diretti si fermeranno sul versante nord della Ferrovia del Gottardo alle seguenti Stazioni: Rothkreuz, Arth-Goldau, Brunnen, Fiora, Erstfeld e Göschenen, e ciò soltanto nell'estate Nell'inverno, essi faranno delle soste soltanto a Rothkreuz, Erstfeld e Göschenen.

Secondo notizie accreditate, la ferrovia del Monte-Ceneri (Lugano-Giubiasco) sarà regolarmente aperta al pubblico servizio il 1° aprile prossimo, in guisa che, da quel punto le linee di pianura ticinesi percorreranno senza interruzione il tratto da Chiasso a Biasca.

Il 20 corrente, i treni ordinarii per il tunnel del Gottardo hanno incominciato a percorrere quel tronco in 30 minuti.

— Leggiamo nella stessa *Gazzetta*:

Oggi, 23 febbraio, alle ore 4.30 pom., si è attivato il servizio telegrafico attraverso la galleria del S. Gottardo, mediante un cavo sotterraneo di 7 fili. Da tal momento la corrispondenza telegrafica non subirà più gli sconcerti, tanto inevitabili, d'una linea aerea attraverso una montagna di 2,100 metri di altitudine; e questo non è il meno importante dei vantaggi che arreca al pubblico il traforo del Gottardo. Salutiamo quindi con sommo piacere anche questo avvenimento di civiltà e di progresso.

— E in data del 27:

A quanto si annuncia, il convoglio direttissimo, che sarà introdotto sulla ferrovia del Gottardo, e che partirà da Basilea alla sera, percorrerà la linea Basilea-Olten-Lucerna (95 kilom.) in 2 ore e 10 minuti, facendo semplicemente una breve sosta ad Olten. Affine poi di permettere al pubblico delle Stazioni intermedie di poter far uso del treno direttissimo Lucerna-Mitano, la Ferrovia Centrale introdurrà un nuovo convoglio diretto in partenza da Basilea qualche tempo prima, con fermata ad un certo numero di Stazioni; i due convogli arriverebbero così a breve tempo di distanza alla Stazione di Lucerna.

— Leggiamo poi nel *Journal de Genève*:

In occasione dell'apertura del tunnel del Gottardo, le Amministrazioni delle strade ferrate tedesche, svizzere ed italiane sono entrate in trattative per favorire, durante quest'anno, i viaggi fra la Germania e l'Italia. Si progettano dei trasporti non solo di viaggiatori e dei bagagli quasi senza fermate alle Stazioni italiane, e ciò nelle più vaste proporzioni possibili; ma anche di introdurre dei biglietti di andata-ritorno e dei biglietti circolari, e dei prezzi assai moderati. Questi ultimi sarebbero organizzati in modo che i due passaggi alpini i più vicini possano essere utilizzati, il Brennero alla partenza ed il San Gottardo al ritorno.

Ferrovie francesi. — Con decreto del 18 febbraio p. p. del Presidente della Repubblica, viene stabilito che la rete provvisoria delle Ferrovie dello Stato sarà, dal 1° luglio p. v., amministrata, sotto l'autorità del Ministro dei lavori pubblici, da un Consiglio d'amministrazione, composto di 12 membri nominati con decreto del Presidente della Repubblica.

Un presidente ed un vice-presidente saranno designati ogni anno, tra questi membri, dal Ministro dei lavori pub blici. Il presidente avrà voto preponderante in caso di parità.

Gli amministrrtori resteranno in funzioni per 4 anni: si rinnoveranno per quarto al 1° luglio d'ogni anno. Gli uscenti possono essere rinominati. In caso di morte o dimissione di un amministratore, sarà rimpiazzato per decreto e per il tempo ch'esso sarebbe rimasto in funzioni.

La designazione annuale del presidente e vice-presidente avrà luogo dopo la rinnovazione dei membri uscenti.

— Questo decreto è preceduto dal rapporto del nuovo Ministro dei lavori pubblici, nel quale, ricordato il decreto del 25 maggio 1878, che istituiva il Consiglio d'amministrazione, fissandone i membri a 9, e quello del 24 gennaio 1882, che ne portava il numero a 16, è detto:

« Se si confronta il numero degli amministratori delle sei grandi Compagnie ferroviarie con quello degli amministratori della rete dello Stato, tenendo conto altresì della lunghezza delle linee esercìte e dell'importanza dei prodotti dell'esercizio, si è tratti a riconoscere che il numero degli amministratori di quest'ultima rete è relativamente elevato.

La rete dello Stato ha, in questo momento, 3,000 chil., di cui 2,100 circa in esercizio, con un prodotto lordo di 20 milioni di fr. Le grandi Compagnie, la cui rete ha una lunghezza paragonabile a quella dello Stato (Nord, Est, Ovest) e Mezzodì), hanno prodotti da 90 a 150 milioni. Le grandi Compagnie, che hanno una rete più estesa (Parigi-Orléans, Parigi-Lione-Mediterraneo), hanno prodotti da 170 a 329 milioni. Per le une e per le altre, il numero statutario degli amministratori varia da 17 a 25; ed è infatti da 17 a 23.

« Se la rete dello Stato fosse destinata a restare stazionaria, converrebbe forse ritornare alla cifra dei 9 amministratori, i quali, col concorso di una Direzione fortemente costituita, bastarono durante il difficile periodo della organizzazione. Ma la rete è ancora da completare con l'aggiunta di nuove linee; e quindi è fare un giusto calcolo di tali aumenti col fissare il numero degli amministratori a 12. Nello stesso tempo è applicare alla rete dello Stato quelle regole di economia, fuor delle quali l'esistenza di codesta rete non tarderebbe ad essere compromessa.

« Quantunque il carattere provvisorio della rete dello Stato resti legalmente quello ch'era nel 1878 al momento della sua creazione, bisogna nondimeno riconoscere che non si può pensare ora a sopprimerla, e sarebbe difficile fissarne fin d'ora la durata. Essa esiste da circa 4 anni. Pare dunque giunto il momento di dare al suo Consiglio d'amministrazione una organizzazione più logica e più conforme alle disposizioni consacrate dall'esperienza delle grandi Compagnie ».

— Nel *Journ. des trav. pub.* del 26 febbraio si legge:

Il Governo è in trattative colle Compagnie ferroviarie, sia per regolare la loro partecipazione tecnica e finanziaria in esecuzione del programma dei lavori pubblici, per ciò che concerne le strade ferrate; sia per risolvere varie altre quistioni, di cui si è già parlato.

Appena si avranno dati ufficiali sullo stato delle trattative, ci affretteremo ad informarne i nostri lettori. Frattanto li esortiamo a diffidare di tutte le comunicazioni, messe in giro dai giornali con apparenze ufficiali.

Un solo punto pare in via di serio accomodamento, quello relativo al rimborso nel 1883 di una somma di 260 milioni in conto dei 600 che le Compagnie devono allo Stato come anticipazione di garanzie d'interesse.

— Però la *Revue économique et financière*, non solo smentisce apertamente le informazioni del *Temps*, circa le proposte ch'esso dice essere state formulate dal Ministro alle Compagnie, ma nega persino che finora abbiano avuto luogo trattative fra il Governo e le Compagnie, non essendone ancora ben determinate le basi. Essa quindi crede inutile occuparsi di confutare le asserzioni del *Temps* e di altri giornali circa note scritte dal Ministro ai Consigli d'amministrazione.

D'altra parte, il suddetto *Journ. des trav. pub.* afferma che la *Revue* è in errore in quanto alle trattative, le quali realmente esistono, benchè non così concrete come il *Temps* ed altri vorrebbero far credere.

Tunnel sotto la Manica. — A proposito dei lavori del tunnel sotto la Manica, che fu oggetto di discussione anche in una recente seduta della Camera dei Lordi,

si annuncia che sir Edward Watkin, membro del Parlamento e direttore del *South Eastern Railway*, offerse sabato scorso un banchetto ad una cinquantina di invitati, in una cantina scavata a metà del piccolo tunnel di sette piedi di circonferenza, che si spinge già dalla riva fin sotto il mare. La sala del ritrovo ed il tunnel erano illuminati colla luce elettrica.

— Il corrispondente berlinese dello *Standard* scrive poi al suo giornale, che un ufficiale prussiano gli ha fatto conoscere l'opinione del maresciallo Moltke relativamente al tunnel sotto la Manica. Lo strategico tedesco opina che la costruzione del tunnel presenti pochi pericoli, dal punto di vista di un tentativo di invasione. Per renderlo impraticabile, basteranno una o due forti corazzate, capaci di resistere al cannone di assedio del più forte calibro e dominanti l'ingresso del tunnel.

A questi primi lavori di difesa si potranno aggiungere delle camere di mina, poste in modo da poter far saltare la testa del tunnel. Per prevenire ogni sorpresa, basterebbe un piccolo corpo di truppe.

Il Governo inglese dovrà inoltre assicurarsi per trattato la sorveglianza del tunnel in tutta la sua estensione. In tutti i casi, non dovrà far cominciare la costruzione definitiva del tunnel, che dopo di aver concertato colla Francia tutti i mezzi per renderlo impraticabile ad un dato momento.

Ferrovie tedesche. — Le Ferrovie prussiane dello Stato presentano dei civanzi nei prodotti. La Commissione del bilancio del Landtag, incaricata di preparare un progetto di legge per regolare l'impiego di questi civanzi concretò le seguenti proposte:

A partire dall'anno finanziario 1882-83, i civanzi dei prodotti delle Ferrovie dello Stato saranno impiegati: 1° a pagare gl'interessi del capitale assorbito dalla costruzione o dall'acquisto, capitale che, al 1° aprile 1880, si elevava ad 1 miliardo e 408 milioni; 2° a far fronte, sino alla concorrenza di 2,400,000 marchi, al disavanzo che potrebbe esistere nel bilancio; 3° all'ammortamento annuale, in una misura che non potrà eccedere i 3|4 p. 0|0, del capitale stipulato come al n. 1.

Ferrovie spagnuole. — Per la prima volta, la Direzione generale dei lavori pubblici di Spagna ha pubblicato nel febbraio p. p. la situazione della rete spagnuola dell'anno precedente.

Veniamo quindi a rilevare che al 1° gennaio 1882 la rete spagnuola presentava lo sviluppo seguente:

	FERROVIE		TRAMWAYS non urbani	TOTALE
	in servizio generale	in servizio locale		
In esercizio . Chil.	7,318	421	55	7,794
In costruzione »	1,371	566	160	2,697
Progetti approv. »	1,390	222	»	1,612
Totale Chil.	10,079	1,209	215	11,503

Nel 1881 furono aperte all'esercizio 9 linee, della lunghezza complessiva di chil. 380.629, compresi chil. 88.235 già aperti per le sole merci nel 1880.

La prima linea spagnuola, quella da Barcellona a Mataro, data dal 1847; la media annua delle costruzioni risulta, esclusivamente pel periodo dal 1848 al 1882, di chil. 227.618.

Gli anni più attivi dal punto di vista della costruzione furono quelli compresi tra il 1859 ed il 1866, durante i quali furono aperti chil. 4,296, cioè in media chil. 537 all'anno.

Quanto ai *tramways* non urbani, nel 1875 se ne aprirono 5 chil., 13 nel 1876, 14 nel 1877, 10 nel 1878, 5 nel 1879, 8 nel 1880 ed 8 nel 1881, in totale 55 chil.

Ferrovie messicane. — Certo Giuseppe Fulcheri (?), or non è molto, conchiuse un contratto col signore Sarlat, ricco proprietario dello Stato di Tabasco nel Messico, pel trasporto in quella regione di contadini italiani.

Da informazioni assunte dal nostro Ministero dell'interno sul vero scopo di questo contratto, risulta che gli emigranti verrebbero impiegati nelle costruzioni ferroviarie del detto Stato messicano, con una mercede giornaliera non superiore a due reali, somma che corrisponde a poco più di una *lira*. Il territorio poi, sul quale dovrebbe venir costruita la linea ferroviaria, è posto in un clima tropicale, ed è di natura umido e maremmano, cosicchè assomiglia a quello dell'Istmo di Tehuantepec, dove pure sono in corso di costruzione altre ferrovie, e fra gli operaj addettivi si verifica una mortalità dell'ottanta per cento. Fatte le debite proporzioni, si argomenta che la mortalità negli adulti non potrebbe essere inferiore del terzo fra gli emigranti europei, che prendessero parte ai detti lavori nello Stato di Tabasco. Se quindi il contratto, di cui si tratta, dovesse avere esecuzione, niun dubbio resta che ai nostri nazionali che vi si affidassero, sedotti dalle solite fallaci promesse, verrebbe creata una disastrosa condizione. Intanto il suddetto Ministero dell'interno ha impartiti ordini alle Questure del Regno, perchè alle Agenzie di emigrazione sia inibito di fare arruolamenti per la detta impresa, e sia negato il passaporto a quelli che lo richiedessero con animo di associarvisi, dimostrando loro che altrimenti correrebbero incontro a certa rovina.

Notizie Diverse

Lavori stradali in Roma. — La *Libertà* dice:

Come abbiamo annunziato, i lavori della strada che attraversa il Foro Romano, da San Lorenzo in Miranda a Santa Maria Liberatrice, sono stati in questi ultimi giorni attaccati e proseguiti con grande impegno. L'antica strada è scomparsa, ed ora non restano che pochi metri di argine, che pian pian verranno rimossi. Compiuto questo lavoro, il Foro Romano resterà libero, dall'Arco di Tito a quello di Settimio Severo.

Sarà una bella opera, che l'onorevole Ministro della pubblica istruzione avrà compiuto; però non bisogna dimenticare che per i bisogni della circolazione sarà mestieri addivenire il più presto possibile alla costruzione d'un cavalcavia attraverso il Foro Romano, lavoro che, se non erriamo, deve essere compreso nel piano regolatore.

Esposizione generale italiana in Torino. — Nella seduta del 22 corr. del Consiglio comunale di Torino, il *Sindaco* fa leggere le deliberazioni della Giunta, le quali conchiudono per lo stanziamento del concorso in 500 mila lire a fondo perduto in pro dell'Esposizione, e per la scelta della località del Valentino. Tale scelta importa al Municipio una spesa di 30 mila lire in opere di riduzione, somma che sarebbe però compresa nelle 500 mila lire di sussidio.

Benazzo si fa interprete dei sentimenti dei colleghi nel ringraziare il sindaco Ferraris per la parte presa, anche come presidente del Comitato per l'Esposizione, onde condurre a buon esito le pratiche con alcuni proprietarii di terreno nei pressi del Parco del Valentino.

Non vorrebbe però che le L. 30 mila occorrenti per preparare il terreno fossero tolte dalle 500 mila lire di sussidio, perchè quelle opere di preparazione non gioveranno solo all'Esposizione, ma pel piano d'ingrandimento della città. Il cons. Benazzo non sarebbe alieno di portare piuttosto il sussidio a L. 600 mila.

Il *Sindaco* fa osservare che la Giunta pone nella concessione del giardino del Valentino la clausola che esso non venga menomamente toccato.

La Giunta ha poi proposto il sussidio di 500 mila lire per seguire l'esempio di quanto fece il Governo per l'Esposizione di Milano. Del resto, essa accetta si porti la somma a 600 mila, ma fa però considerare che probabilmente il Municipio avrà a sottostare ad ulteriori spese.

Dopo altre osservazioni di *Compans* e *Pacchiotti*, che accettano in massima le proposte della Giunta, *Rossi* prega questa di ritirare la proposta che nelle 500,000 lire di sussidio sieno comprese le 30 mila per la preparazione del terreno.

Il *Sindaco*, a nome della Giunta, accetta il ritiro.

Si mettono quindi ai voti le conclusioni della Giunta coll'emendamento suddetto, le quali restano così concepite ed approvate all'unanimità:

« Il Consiglio comunale, udita la proposta della Giunta:

« 1° Autorizza la Giunta a dar seguito all'offerta di cui nel verbale 19 corrente febbraio, quale in ogni sua parte s'intende approvato;

« 2° Delibera il concorso per l'Esposizione generale italiana nella somma di L. 500 mila;

« 3° Manda fin d'ora stanziare la detta somma di lire 500,000, per metà nel bilancio 1883, e per l'altra metà nel bilancio 1884;

« 4° Autorizza il pagamento in conto delle dette lire 500 mila;

« 5° La detta somma di L. 500,000 a fondo perduto, sarà passata al Comitato esecutivo in quattro rate semestrali;

« 6° Quanto ad ogni altra spesa, vedute le proposte che verranno fatte dalla Giunta, si fa riserva di deliberare ».

— Al Consiglio provinciale, nella prossima seduta del 6 corr., verrà proposto il concorso della Provincia in lire 200,000.

Ed il ministro Berti, con telegrammi di ieri l'altro al Prefetto ed al Sindaco, assicura che il Ministero procurerà, col consenso della Camera dei deputati, che si faccia per Torino quanto si fece per Milano.

Industrie forestali in Italia. — Dal Ministro di agricoltura industria e commercio è stata diramata ai signori Ispettori forestali la seguente circolare sulle piccole industrie forestali, in data 7 corr.:

In varie parti dell'Italia montuosa si esercita, non senza una qualche larghezza, la industria della fabbricazione di piccoli oggetti in legno, destinati alla domestica economia.

Se però questa industria non manca d'importanza per la sua estensione e pel numero delle persone che ad essa si applicano, traendone di che campare la vita, non è men vero che moltissimo lascia a desiderare il modo con cui essa si svolge, sia per lo spreco del legname adoperato, sia per la imperfezione degli istrumenti adoperati, sia infine per la deficienza di forma e la assenza di buon gusto, che negli oggetti di tal maniera tra noi fabbricati si nota a confronto di quelli che ci giungono per opera degli abitatori montagnoli di alcuni dei paesi a noi finitimi.

Altre volte questo Ministero ebbe ad occuparsi di cotale questione, ma il desiderio di giovare ad una industria, che tra noi potrebbe essere avviata a più felici risultamenti, non potè, per diverse ragioni, essere soddisfatto.

È mia intenzione di sottoporre a studio questo argomento, ricercando se allo sviluppo della precitata industria possano meglio giovare i premii in danaro, in arnesi od in modelli, ovvero l'invio di alcuni intelligenti e voolnterosi operaj in quei paesi, che hanno fama di essere più innanzi nell'esercizio della industria stessa.

Prima però di prendere una qualsiasi determinazione su tale oggetto, mi preme di consultare i signori Ispettori forestali, nel cui territorio si hanno esempi della fabbricazione più volte ricordata, raccomandando loro di rispondere colla maggior possibile esattezza ai seguenti quesiti:

1° In quali luoghi del dipartimento forestale si esercita la piccola fabbricazione di oggetti di legno per opera degli stessi abitatori di montagna, ed in che cosa consistono cotesti utensili?

2° Di quale o di quali specie di legnami si fa uso, e quali oggetti se ne traggono?

3° Quale approssimativamente è il numero delle persone che si dedicano a tale industria permanentemente o solamente per alcuni mesi dell'anno?

4° Gli oggetti preparati si vendono direttamente dai fabbricanti, oppure si cedono da questi a speciali incettatori?

5° È possibile additare la cifra, anche in via approssimativa, alla quale può annualmente ascendere questa lavorazione?

6° Si nota nessun progresso da qualche anno a questa parte nell'esercizio di questa industria?

7° Come si crede che essa potrebbe venire avvantaggiata per opera del Governo, con premii in danaro, in arnesi perfezionati, in modelli, ovvero coll'inviare all'estero qualche giovine intelligente, che apprenda, e insegni poi a sua volta un migliore e più proficuo esercizio dell'arte; sia inviando nei luoghi di produzione persone competenti per lo insegnamento e le pratiche dimostrazioni?

Attendo una risposta non più tardi del 15 marzo prossimo venturo.

Inchiesta sui tabacchi. — La Commissione d'inchiesta sui tabacchi, presieduta dall'on. senatore Brioschi, diede prove della massima operosità, adunandosi anche nei giorni scorsi, affine di giungere in tempo debito a compiere il mandato che le venne affidato.

Esaminati i numerosi documenti raccolti, sia col mezzo dei questionarii diretti dalla Commissione a Corpi amministrativi e tecnici, sia ricorrendo ad atti pubblicati all'estero in occasione di inchieste simili, la Commissione prendeva, dopo larga discussione, le proprie deliberazioni, le quali si possono riassumere così: Al cessare della Regìa, il monopolio passerà nelle mani dello Stato, che lo amministrerà direttamente per mezzo della Direzione generale delle gabelle. Nella medesima saranno perciò istituiti alcuni servizii speciali tecnici ed amministrativi, nell'intento di promuovere, tanto nella manifattura, quanto in tutte le varie operazioni ad essa inerenti, quei progressivi miglioramenti, che, compatibili coll'interesse finanziario dello Stato, possano soddisfare ad altri interessi economici del paese, fra i quali primeggiano gli agricoli.

Il presidente della Commissione, onorevole senatore Brioschi, fu incaricato della Relazione, che dovrà essere presentata al Governo nel prossimo giugno.

Società industriali ed istituti di credito. — Con R. Decreto del 16 febbraio p. p. (*Gazz. Uff.* del 21), la Società anonima per Azioni al portatore, sedente in Milano col titolo di *Credito Lombardo*, col capitale nominale di L. 12 milioni, diviso in 48,000 Azioni da L. 250 ciascuna, e colla durata di anni 60 decorrendi dalla data del presente decreto, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto con modificazioni.

Istmo di Kraw. — Il taglio degli istmi pare si voglia ripetere frequente, producendo così radicali mutamenti nelle vie della navigazione e nei rapporti commerciali.

Al taglio dell'istmo di Suez compiuto, a quello di Panama incominciato, a quello di Corinto in buona via di realizzazione, sorge ora il progetto di tagliare quello di Kraw, che unisce l'isola di Malacca al continente asiatico, con che verrebbe ridotto di 600 miglia la distanza che ci separa dall'Indo-China. La lunghezza totale del Canale sarebbe di 111 chilometri, di cui soltanto 53 da tagliare o migliorare. Promotore di quest'impresa è il sig. Francesco Deloncle, addetto al Ministero degli esteri in Francia, che si è già assicurato l'appoggio morale dei Governi inglese e francese.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Rispetto ai valori ferroviarii, nella scorsa settimana non si può che segnarne i prezzi per memoria, perchè poco o nulla è stato il mercato di essi. Le Azioni Meridionali a 458 circa; le Obbligazioni a 278.50; i Boni a 130.

Le Sarde, serie A, a 274; la serie B, a 271.50; le nuove, a 275.50; le Sarde di preferenza, a 218.

Le Azioni Ferrovie Romane quotate a 140; le Palermo-Trapani, prima emissione, a 280; la seconda emissione, a 275; le Pontebbane a 445; le Meridionali Austriache a 231.

A Parigi, le Lombarde si tennero a 280 e 275; le Obbligazioni a 272 e 270; le Vittorio Emanuele a 272 e 272.50; le Azioni Ferrovie Romane a 131 e 130; le Obbligazioni a 234.

CONVOCAZIONI

Società anonima delle ferrovie Milano-Saronno e Milano-Erba. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 13 corr. in Milano, sede sociale (via S. Nicolò, 2), per approvazione del bilancio 1881, per la nomina di consiglieri e revisori dei conti pel 1882, e per aumento del capitale sociale.

Banca Tiberina. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 21 corr. in Torino (Borsa), per la relazione del Consiglio d'amministrazione e dei censori, per approvazione dei conti del 1881 e relativo dividendo, e per la nomina di 5 amministratori e 3 censori.

Società carbonifera Austro-Italiana di Monte-Promina. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 27 corrente, in Torino (Banca), pel rendiconto dell'esercizio 1881, per la nomina di amministratori e revisori dei conti, e per comunicazioni del Consiglio.

PAGAMENTI e DIVIDENDI.

Unione Banche Piemontese e Subalpina — Dal 2 corr. si pagherà agli azionisti il dividendo per l'anno 1881 in L. 7.50, presso la sede della Banca di Torino (piazza Castello, 25).

Avvisi d'Asta

L'11 corr., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Avellino, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione (dal 1° aprile 1882 al 31 marzo 1891) del tronco della strada nazionale delle Puglie, compreso fra Porta di ferro e la milliaria 52, della lunghezza di m. 14,750.50, per la presunta annua somma di L. 20,710. Deposito interinale L. 2,000, cauzione definitiva eguale alla metà dell'annuo canone deliberato, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Campobasso, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 1° tronco, fra Campomarino e Portocannone, della strada provinciale da Pietracatella a Campomarino, della lunghezza di m. 5,664.58, per la presunta somma di L. 100,000. Lavori da eseguire entro 2 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 3,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Milano, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della sistemazione dell'argine sinistro di Po, dalla Regona alla Chiavica Ronchi, in territorio di Caselle Landi, della lunghezza di m. 3,436.95, in diminuzione dell'importo di L. 68,877.95, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 3,000, cauzione definitiva come sopra.

— Il 13 detto mese, presso la Prefettura di Messina, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della fornitura di 5 grue fisse, da impiantarsi sulle nuove banchine del porto di Messina, in diminuzione dell'importo di L. 42,864, così ridotto pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 15 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Campobasso, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale, compreso fra Campobasso e Castropignano, della lunghezza di metri 20,442.54, per la presunta somma di L. 556,625. Lavori da eseguire entro 3 anni dalla consegna. Deposito interinale lire 30,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Il 22 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Modena, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale da Sassuolo alle Radici, compreso fra la località detta La Torre e Cargedolo, della lunghezza di m. 12,323.64, per la presunta somma di L. 242,930. Lavori da eseguire entro 3 anni e mesi dalla consegna. Deposito interinale L. 12,190, cauzione definitiva come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Teramo, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale, dalla ferrovia Adriatica a Montorio per Forcella, compreso fra il Ponte sul Vomano, sotto Forcella e Montorio, della lunghezza di metri 13,659, per la presunta somma di L. 357,630. Lavori da eseguire entro 3 anni dalla consegna. Deposito interinale lire 15,000, cauzione definitiva come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Trapani, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale da Trapani a Girgenti, compreso fra il tratto già sistemato in contrada Torrearsa e l'incontro della provinciale Marsala-Salemi, della lunghezza di m. 20,901, per la presunta somma di L. 278,600. Lavori da eseguire entro 3 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 15,000, cauzione definitiva come sopra.

— Il 24 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Catania, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale dalla Barca dei Monaci a Raddusa, compreso fra la Barca dei Monaci e la Gabella, della lunghezza di m. 17,166.40, per la presunta somma di L. 359,520. Lavori da eseguire entro 3 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 20,000, cauzione definitiva come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Avellino, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale, dalla nazionale delle Puglie alla provinciale di Melfi, compreso fra Rocchetta Sant'Antonio ed il torrente Calaggio, della lunghezza di metri 9,920.30, per la presunta somma di L. 206,500. Lavori da eseguire entro tre anni dalla consegna. Deposito interinale L. 11,000, cauzione definitiva come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Salerno, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale, dalla Eboli-Corleto a Polla, compreso fra la Sella Sant'Elia e San Rufo, della lunghezza di m. 6,669, per la presunta somma di lire 126,113. Lavori da eseguire entro 3 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 15,000, cauzione definitiva come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Chieti, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale nella Vallata del Sangro, da Torino del Sangro a Castel di Sangro, compreso fra il Vallone del Molino sotto Colledimezzo ed il ponte sul Sangro, della lunghezza di m. 10,581.50, per la presunta somma di L. 407,375. Lavori da eseguire entro 3 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 20,000, cauzione definitiva come sopra.

Appalti deliberati.

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto la fornitura dei ponticelli per la linea Catania-Licata.

G. PASTORI *Direttore-proprietario*, *responsabile*.

Elenco delle oblazioni a favore della Cassa Soccorso delle Strade Ferrate dell'Alta Italia per l'esenzione dallo scambio dei biglietti di visita pel Capo d'anno 1882.

(Cont. — 9° Elenco).

Medici cav. G., Firenze, L. 2; Cerreti G., Castello, cent. 50; Biliardi L., id., id. 50; Mazzi F., Sesto Fiorentino, id. 50; Tralloni C., id., id. 50; Giorgi A., Calenzano, L. 1; Mannelli E., id., cent. 50; Strazza A., Prato, id. 50; Turri T., id., id. 25; Fabbrini G., id., id. 25; Cantini C., id., id. 25; Calzolari O., id., id. 25; Simi G., id., id. 25; Taverni A., id., id. 10;

Schwaiger C., id. 30; Melani G., id., id. 25; Montini G. B., Pistoja, L. 3; Pezzoli G., id., id. 2; Morpurgo A., id., id. 1; Giannini A., Serravalle, cent. 50; Bianchini C., id., L. 1; Crespi A., Montecatini, id. 2; Zanuso C., Borgo a Bugg. cent 50; Disperati E., id., id. 50; Morosi B., S. Salvatore, id. 50; Cecchi F., Altopascio, id. 50; Cioni F., Porcari, L. 1; Banci G., id., cent. 50; Carina O., Lucca, L. 2; Petroncini A., S. Giuliano T., L 1; Tori G., id., cent. 50; Casali L., id., id. 50; Madrigali G., id., id. 25; Conforti G., id., id. 50; Martinelli G., id., id. 50; Noghera G., Pisa, L. 5; Baraechi O., Torre del Lago, cent. 50; Racheli A., id., id. 50; D'Ormea D., Massa, L. 1; Barella F, id., id. 1; Atti R., Avenza, cent. 50; Cottini A., Arcola, id. 50; Cappa I., id., id. 50; Petracco A., Spezia, L. 1; Berti A., id., cent. 20; Orselli R., id., id. 50; Cacciari G., id., id. 50; Barigazzi P., id., id. 50; Dazzi G., id., id. 50; Morini C., id., id. 50; Somaglino G., id., id. 50; Donati L., Carrara, L. 1; Cappelli P., id., cent. 50; Ferrante L., id., id. 50; Sabattini V., Riomaggiore, L. 1,50; Perdoni A., id., cent. 50; Sisti P., Manarola, L. 1; Stefanini T., Corniglia, id. 1; Benvenuti C., Monterosso, id. 1; Vedovi G., Levanto, cent. 50; Lollini A., id., id. 50; Bertani R., Framura, id. 50; Gorena G., id., id. 30; Vanucchi L., id., id. 20; Cavalieri L., Moneglia, L. 1; Marzano D., id., cent. 50; Bellio E., Chiavari, L. 2; Viotti G, Pieve di Sori, id. 1; Meriggi E., Bogliasco, cent. 50; Tondi G., id., id. 20; Fortoul F., id., id. 25; Demaria L., id., id. 20; Restelli C., Quarto, L. 1; Beneventano E., Sturla, cent. 50; Baldinotti P., id., id. 25; Montanini G., id, id. 30; Vettori P., id., id. 30; Villa A., id. 30; Podestà G., Piteccio, L. 1; Franceschelli R., Pracchia, id. 1; Leoni A., Molino del Pallone, cent. 65; Bertolozzi G., id., id. 50; Roncagli G. B., Vergato, L. 1; Selicorni T., Pioppe di Sal, id. 1,20; Valli R., id., cent. 80; Fulcini A., Marzabotto, L. 1; Comelli P., cent. 50; Orlandi V., Bologna, L. 2,50; Pinelli G., id., 1; Zoccoli C., id., cent. 50; Girotti R., id., id. 50; Vedani E., id., id. 50; Ambrogi G., id., id. 30; Calanchi C., id., L. 1; Leoni R., id., cent. 20; Zaccagni C., id., id. 50; Tugnoli E., id., id. 50; Atti A., id., id. 50; Lamma A., id., id. 50; Mandrioli E., id., id. 50; Mazzoli F., id., id. 50; Tugnoli G., id., id. 25; Ghedini F., id., id. 50; Tassinari L., id., id. 50; Cerrati L., Modena, L. 3; Vallini T., Reggio E., id. 1; Zini A., id., cent. 75; Maceiò T., id., id. 50; Dolazza D., Parma, L. 2; Bassani E., id., id. 1; Bergonzi P., id. cent. 50; Dall'Aglio G., id. id., 50; Gambetta F., id., id. 50; Oppi R., Castelguelfo, id. 50; Fascinella R., Piacenza, L. 2; Campagnoli A., id., id. 1; Santini R., id., id. 1; Mastripieri G., San Nicolò, id. 2; Dorio F., Rottofreno, id. 1; Baroncelli G., Sarmato, cent. 50; Venturi A., id., id. 50; Colombo G., C. S. Giovanni, L. 1; Garavelli S., id., cent. 50; Mazzolani C., Arena Po, L. 1; Forni P., id., cent. 50; Brambilla A., id., id. 50; Bussolini P., id., id. 50; Gordini G., id., id. 50; Tartaglia C., Stradella, L. 1; Raggi F., S. Giulietta, id. 1,50; Ritter L., Voghera, id. 1,50; Alfieri A., id., id. 1; Codogni P., Tortona, cent. 50; Rumi F., id., id. 50; Restelli M., id., id. 50; Zilocchi S., id., id. 50; Granata G., id., id. 50; Zambruno G., S. Giuliano P., id. 50; Tagliaferri F., id., id. 50; Calvi G., Spinetta, id. L. 1; Wottasech M., id., id. 1,50; Cornetti ing. F., Torino, id. 5; Solito ing. G. B., id; id., id 5; Alphand E., Alessandria, id. 2; Stanzani F., Milano, id. 2; Croce C., id., id. 2; Colombo C., id., id. 1; Parias A., id., id. 1; Laurella I., id., id. 1; Mauri A., id., id. 1; Berri P., id., id 1,50; Lodetti A., id., id. 1; Rodolfi A., id., id. 1; Gentilini C., Pistoja, id. 3; Croce G., id., id. 1; Melloni P., Pisa, id. 2; Orsinato D., id., id. 1; Pedrazzini C., Savona, id. 2; Vacchina G., id., id. 1,50; Bianco G., id., id. 1,50; Cuppini P., Savona, cent. 50; Cernusco G., Ventimiglia, L. 1; Garabello C., id., cent. 50; Serafino G., id., id. 50; Ansaldi G., id., id. 50; Crespi A., id., id. 50; Bono N., id., id. 50; Rebasti A., id., id. 50; Villata G., id., id. 50; Denicolaj G., id., id. 50; Stillo P., id., id. 50; Brughera cav. A., Milano, L. 2.50; Griletti G., id., 1; Briola C., id., 1; Pessina G., id., 1; Coletti A., id., 1; Vecchietti S., Caldiero, 1; Gonella G., Ventimiglia, 2; Roger E., id., 1; Biancheri C., id., 1; Mola L., id., 1; Giussani G., id., 1; Lacchio F., id., 1; Rossetti, Milano, 1.

Totale . . .	L.	165.30
» 9° elenco	»	1512.70
Totale . . .	L.	1678.00

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

6ª Settimana. — *Dal 5 all'11 febbraio* 1882.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1882	1,460.—	452,639.33	310.03
Settimana corrisp. nel 1881.	1,446.—	454,296.05	314.17
Differenze nei prodotti della settimana 1882. . . .	+ 14.—	— 1,656.72	— 4,14
Introiti dal 1° gennaio 1882	1,460.—	2,514,687.01	1,722 39
Introiti corrisp. nel 1881	1,446.—	2,425,033.15	1,677 06
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1882 . . .	+ 14.—	+ 89,653.86	+ 45.33
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1882.	1,324.—	224,528.62	169.58
Settimana corrisp. nel 1881.	1,266.—	252,385.30	199 36
Differenze nei prodotti della settimana 1882	+ 58 —	— 27,856.68	— 29,78
Introiti dal 1° gennaio 1882.	1,324.—	1,234,680.32	932.54
Introiti corrisp. nel 1881 .	1,266.—	1,245,731.08	983.99
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1882	+ 58.—	— 11,050.76	— 51.45

Strade Ferrate Romane

52ª Settimana — *Dal 24 al 31 dicembre* 1881.

colla deduzione dell'Imposta Governativa.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	942,576.75	25,583.02
Settimana corrisp. del 1880.	1,681	1,049,801.74	28,493.27
Differenza (in più . . .	—	—	—
Differenza (in meno . . .	—	107,224.99	2,910.25
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 31 dicembre 1881	1,681	32,171,826.10	19,138.50
Periodo corr. 1880	1,681	30,865,893.45	18,361.63
Aumento	—	1,305,932.65	776.87
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di dicembre 1881

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	25,557,03	10,622,12	6,684,08
Piccola Velocità	6,660,05	303,53	4,009,86
Totali . . .	32,217,08	10.925,65	10,693,94

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti del mese di settembre 1881.

QUALITA' DEI TRASPORTI	LINEA VICENZA-SCHIO Importo	LINEA TREVISO-VICENZA e PADOVA-BASS. Importo	LINEA CONEGLIANO-VITTORIO Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori . . .	12,653.28	50,966.28	6,622.81	70,242.37
Bagagli e cani . .	169.99	968.86	261.14	1,399.99
Merci a grande vel.	925.42	4,755.72	551.44	6,232.58
Merci a piccola vel.	8,782.66	39,042.98	3,992.90	51,828.54
Introiti diversi . . .	457 41	898.16	314.11	1,669.68
Totale . . .	22,988.76	96,632.00	11,742 40	131,363.16

ANNUNZI

STRADE FERRATE ROMANE

RINNUOVAMENTO D'ASTA

per l'accollo della costruzione del tronco di ferrovia fra la Stazione Centrale di Napoli ed il Porto omonimo.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Romane, avendo stimato opportuno di non accettare alcuna delle offerte presentate per concorrere all'asta pubblica aperta con avviso del 17 Novembre 1881, relativa alla costruzione delle opere di terra e delle opere murarie, comprese le case cantoniere ed i caselli di guardia, per formare il corpo stradale della prima parte del tronco di ferrovia d'allacciamento fra la Stazione centrale ed il Porto di Napoli, compreso fra il Km. 0 ed i Km. 2,547.25, apre una nuova gara a schede segrete fra coloro che volessero concorrere alla detta costruzione.

Il Capitolato speciale registrato a Firenze il dì 7 Novembre 1881, Registro 84, foglio 74, N. 5360, ed al quale sono uniti N. 16 disegni, sarà ostensibile da questo giorno in una delle sale della Direzione Generale in Firenze, Piazza Vecchia S. M. Novella, N. 7, Primo Piano.

La spesa presunta per la esecuzione dei detti lavori, soggetta a ribasso d'asta, è di L. 325,000.00.

Ogni concorrente, per essere ammesso alla gara, dovrà presentare i certificati d'idoneità e di moralità prescritti dall'art. 2 del Capitolato generale governativo, approvato con Decreto Ministeriale 31 Agosto 1870, e la ricevuta del Cassiere centrale dell'Amministrazione ferroviaria in Firenze, o dei Gestori di Cassa di detta Amministrazione residenti in Roma e Napoli, comprovante il deposito interinale di lire 16,250.00 in numerario, ovvero in rendita del valore corrispondente al corso del giorno in cartelle del Debito Pubblico Italiano al portatore od in titoli di queste Ferrovie direttamente garantiti dallo Stato.

Il concorrente dovrà presentare alla Direzione Generale la sua offerta firmata, redatta in carta da bollo da una lira, con la indicazione del

ribasso offerto, con il richiamo del Capitolato speciale e suoi estremi di registrazione e con dichiarazione di aver presa esatta cognizione del medesimo e documenti in esso richiamati.

Le offerte dovranno essere presentate alla Direzione Generale in Firenze, in busta sigillata, e consegnate all' Ufficio della Segreteria (2.a Sezione) non più tardi delle ore 12 meridiane del giorno 22 marzo p. v.

La busta contenente l'offerta dovrà, oltre alla firma del concorrente, portare l'indicazione:

Offerta per l'accollo della 1.a parte del tronco di ferrovia d'allacciamento fra la Stazione Centrale ed il Porto di Napoli.

In coerenza dell'art. 44 del Capitolato speciale sopraindicato, l'Amministrazione si riserva piena libertà di scegliere fra gli offerenti quello che crederà preferibile sotto tutti i rapporti, quando anche egli non avesse offerto il maggior ribasso, e senza alcun obbligo di dichiararne i motivi; essa si riserva del pari la facoltà di rifiutare anche tutte le offerte qualora le ritenesse inaccettabili nel proprio interesse.

L'aggiudicazione dell'accollo, quando avvenisse, sarà sottoposta alla sanzione del R. Governo.

Firenze, 22 Febbraio 1882.

LA DIREZIONE GENERALE.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA
DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall'Ing. Comm. **ALFREDO COTTRAU**

SEDE E DIREZIONE:

NAPOLI, 24, Strada Medina — Opificii in CASTELLAMMARE DI STABIA e SAVONA

Principali lavori eseguiti, in corso di esecuzione, od assunti, dal Gennaio 1871 *al Giugno* 1881

Lavoro	Committente	Lunghezza metri
Ponte sul *Tanagro*	Municipio di Sicignano	30
Id. sul *Fella*	» di Moggio Udinese	86
Id. sul *Salso* (A) in Licata	» di Licata	106
N. 5 viadotti sullo stradone delle *Mura*	» di Firenze	212
Ponte sul *Monticane* a San Martino	» di Conegliano	23
Id. sull'*Arno* in Pisa (B)	» di Pisa	107
N. 3 ponti sul *Busento* e sul *Crati*	» di Cosenza	114
Ponte *Sisto* sul Tevere in Roma (allarg.)	» di Roma	100
N. 2 ponti sull'*Adige* (A) (B)	» di Verona	343
Ponte sul *Fellicosalo* presso Modena	» di Fanano	27
Id. Strada *Stazione Montaguto*	» di Panni	16
Id. sul *Mallero*	» di Sondrio	30
Id. sul *Titerno* (rist.)	» S. Lorenzello	27
Id. sul *Mangari*	» di Pizzo	14
N. 5 ponti sul *Lambro*, sull'*Adda*, ecc.	Provincia di Milano	298
N. 2 ponti sull'*Agragas* e *Pandolfina*	» di Girgenti	26
Ponte sul *Crostolo*	» di Reggio Emilia	36
N. 4 ponti sul *Gallico*, *Scaccioti* e *Catona* (rist.) e *Stillaro*	» di Reggio Calabria	210
N. 12 ponti sul *Senorbi*, *Segario*, *Arcidano*, *Scaffa*, *Tirso* e *Strada Playa*	» di Cagliari	313
Ponte sul *S. Giovanni* ad Intra	» di Novara	84
N. 3 ponti sul *Sabato* e *Salzola*	» di Avellino	63
Ponte sul *Liri* presso S. Giorgio	» di Caserta	53
Id. sul *Reinello*	» di Benevento	19
Id. *Canale Sifone*	» di Salerno	21
Id. sulla *Nera*	» di Umbria	17
Id. sull'*Astico* a Caltrano	» di Vicenza	24
Id. sull'*Albula*	» di Ascoli Piceno	20
N. 2 ponti sull'*Alcaringi* e *Bottone* e sul *Volturno*	» di Campobasso	71
Ponte *Fossa Marina* (Argenta)	» di Ferrara	27
Id. sul *Delmona*	» di Mantova	8
N. 3 ponti sull'*Ufente*, *Schiazza* e *Roccagorga*	» di Roma	51
N. 2 ponti sul *Brembo* (B) e sull'*Imagna*	» di Bergamo	121
N. 2 ponti sul *Cordevole*	» di Belluno	60
N. 9 ponti sul *Corace*, *Alli*, *Simmari*, *Crocchio*, *Tacina*, *Neto*, *Mesamo* e *Merapotamo* e *Fiume Grande*	» di Catanzaro	904
N. 7 ponti per strade provinciali	» di Messina	272
Ponte sul *Velino*	» di Aquila	23
Id. sul *Musone*	» di Padova	14
Id. sul *Cassibile*	» di Siracusa	32
N. 2 ponti per le Regie Caccie	Ministero della Real Casa	45
N. 5 ponti sul *Piave*, *Volturno*, *Stillaro*, *Brenta* (B) e *Fiumarella*	Ministero dei Lavori Pubblici	294
N. 2 ponti mobili. Fortificazioni di Spezia	» della Guerra	11
N. 10 ponti sul *Fella*, sul *Dogno*, *Patoce*, *Lavaz*, ecc. ecc., a *Muro* e *Piazzale Pontebba*	Ferr. Udine-Pontebba	591
N. 2 Soprapassaggi	» Milano-Rho-Vigevano	24
N. 7 Viadotti e Ponticelli	» Saronno-Varese	390
N. 9 ponti e ponticelli, per la	» Milano-Erba-Saronno	46
Ponte sull'*Adda*	» Monza-Calolzio	108
Id. sull'*Oglio*	» Cremona-Mantova	128
N. 29 ponti, per la	» Mantova-Modena	529
Soprapassaggio	» Torino-Rivoli	13
Ponte sul *Ticino* a *Sesto-Calende* (G)	» Novara-Pino	265
N. 11 ponti, con rafforzamenti, per la	» Pisa-Colle Salvetti	136
N. 9 ponti, per la	» Asciano-Grosseto	134
Ponte sul *Serchio* (G) e *Cavalcavia*	» Pisa-Spezia	85
Ponte sul *Tevere* (C) sotto Giove e 8 ponticelli	» Firenze-Roma	322
Ponte sul *Marmolajo*	» Roma-Livorno	46
» *Cavalcavia* sulla Ferr. di Carrara	» Livorno-Genova	7
N. 15 ponti e ponticelli (allarg.)	» Livorno-Firenze	510
Ponte sul *Rivo Galera*	» Fiumicino-Pontegalera	24
Ponti sui canali di *Pollena* e *S. Marco*	» Napoli-Castellammare	22
N. 4 ponti sul *Sacco* e *Pomerio*	» Roma-Napoli	95
N. 15 ponti sul *Pescara* (B), *Aterno* ecc.	» Pescara-Aquila	417
N. 2 Ponticelli per la	» Aquila-Rieti	7
N. 7 ponti diversi, per la	» Laura-Avellino	111
N. 25 ponti sul *Tanagro*, *Sele*, *Platano*	» Eboli-Picerno	1021
Viadotto sul *Pantano* e N. 4 ponticelli	» Picerno-Potenza	97
Ponte sul *Basento* (B) a Bernalda	» Torremare-Pisticci	83
Ponte sul *Vella* e 50 ponticelli diversi	Ferr. Pisticci-Grassano	314
N. 12 ponti sul *Basento* e ponticelli	» Grassano-Trivigno	255
N. 4 ponti (diramazione *Lago di Como*)	» Alta Italia	35
N. 10 travate nuove e varii ponticelli	Ferr. Taranto-Reggio	141
Ponte sul *Canalello* (G)	» Id.	28
N. 21 ponti e ponticelli	» Trivigno-Potenza	85
N. 10 ponti e ponticelli	» Taranto-Strongoli	204
Ponti sul *Neto* (A) e sul *Passovecchio* e N. 12 ponticelli	» Strongoli-Cotrone	264
N. 17 ponti, per la	» Strongoli-Catanzaro	592
N. 18 ponti, per la	» Catanzaro-Soverato	482
N. 29 ponti e ponticelli, per la	» Soverato-Assi	798
N. 47 ponti e ponticelli, per la	» Assi-Reggio	1322
N. 39 ponti e ponticelli, per la	» Buffaloria-Cosenza	601
N. 2 viadotti delle *Fontane* e *Agragas* (D)	» Porto Empedocle-Girgenti	195
Ponte sul *Platani* e N. 16 ponticelli	» Girgenti-Campofranco	252
N. 5 ponticelli, per la	» Campofr.-Passofonduto	21
N. 13 ponticelli, per la	» Campofranco-Lercara	313
N. 2 ponticelli per la	» Favarotta-Canicatti	12
N. 21 ponti e ponticelli per la	» Diramazione Vallelunga	162
Ponte sul *Morello*	» Lercara-Catania	17
N. 2 sul *Simeto* e *Gurnalunga*	» Catania-Messina	175
Ponte sul *S. Leonardo*	» Catania-Siracusa	55
N. 37 ponti e ponticelli per la	» Palermo-Trapani	459
N. 3 ponticelli per le Ferrovie Sarde	» Oristano-Giara	21
N. 2 sul *Cerrifita* e sul *Tacina*	Impresa Greco-Allegrini	77
Id. sul *Vigneria*	R. Miniere dell'Isola d'Elba	72
Id. sull'*Anitrella*	Società Cartiere Meridionali	25
Id. sul *Liri* presso Isola	Cartiera del Sig. Courrier	12
Ponte *Fesca* e Viadotto pei	*Tramways* di Bari	47
Id. sul *Carioni* e ponticello *Carriona*	Ferr. privata Cave di Carrara	49
Id. *Groppoli* sul *Carriona*	Ditta Walton e Nepoti	13
Id. sul *Tevere* a Ripetta in Roma (C)	Società del Ponte di Ripetta	101
Id. sul *Soleo*	Impresa Castelli	32
Viadotto *Rio Genil* (E) e N. 6 ponticelli	Ferr. Malaga-Siviglia (Spagna)	153
N. 219 ponticelli e travature	Per diversi	2282
N. 18 ponticelli (F)	Ferr. Campofr.-Serradifalco	251
Ponte sul Ticino a Sesto Calende (C)	» Novara-Pino	267

TOTALE: 1213 Ponti della lungh. totale di Metri **22,686**

Lavoro	Committente	Superficie coperta M.Q.
Tettoie delle Stazioni di *Foggia*, *Bari* ed *Ancona*	Ferr. Meridionali	13835
Id. nell'*Arsenale di Napoli*	Ministero della Guerra	531
Id. dello *Stabilimento Visconti*	Ditta Visconti-Modrone	202
Id. del *Politeama di Palermo*	Società Galland	1,990
Tettoie del nuovo *Gassometro di Roma*	Società Anglo-Romana	1935
Id. del *Tivoli di Monte Mario*	Società di Monte Mario	615
Id. delle *Stazioni di Brescia* e *Pavia*	Ferrovie Alta Italia	5511
Id. della *Stazione di Cagliari*	Ferrovie Sarde	1200
Id. per l'*Esposizione di Belle Arti*	Comitato Belle Arti in Napoli	1670
Id. in *Avellino*	Provincia di Avellino	102
Id. delle *Stazioni di Messina e di Catania* e *Torneria di Messina*	Ferrovie Calabro-Sicule	2000
Id. delle *Rimesse Locomotive id.*	» Id.	700
Id. per *Offic.* e *Magazzini in Taranto*	Ferrovie Meridionali	3061
Id. del Grande *Albergo del Quirinale*	Commendatore Guerrini	223
Id. pel *Nuovo Palazzo del Ministero Finanze*	Ministero delle Finanze	230
Tettoie dei *Magazzini Generali di Messina*	Impresa Bonanno	8070
Id. pel *Teatro Costanzi in Roma*	Impresa L. Belluni e C.	1030
Pensilina del *Palazzo Quir.* in Roma	Ministero della R. Casa	218
Id. pella *Stazione di Falconara*	Ferrovie Meridionali	224
Id. e Tettoia in Napoli	Società Magazzini Generali	387
Serra nel *R. Parco di Caserta*	Ministero della R. Casa	142
Tettoia e lanternini, per la	Regia Cointeress. dei Tabacchi	65
Pensiline e lanternini per	Particolari diversi	736
Pensiline *Stazioni di Reggio Siracusa Girgenti*	Ferrovie Calabro-Sicule	560
Tettoie e Pensiline	Ferrovia Palermo-Trapani	3900
Tettoia del *Grand-Hôtel*	Grand-Hôtel Napoli	200
Tettoie metalliche per la	Società Napoletana del Gas	792

SUPERFICIE TOTALE COPERTA: M. Q. 57,734

Montatura in opera di 15 ponti metallici della Ferrovia Kaschau-Oderberg (Ungheria) e di un ponte a Vienna, della lunghezza complessiva di 833 metri lineari — Fornitura di oltre 31,000 tonn. di ferramenti diversi destinati specialmente a travature per Ponti delle Ferrovie Liguri, rotaie, materiale *fisso*, *mobile* e *minuto* per Ferrovie e tramways; serbatoi, solai metallici, ecc. Oltre un gran numero di lavori in ferro o in ferro e ghisa.

(A) Con pile e fiancate metalliche — (B) Con pile metalliche — (C) Con pile fondate ad aria compressa — (D) In due campate, con pila di 40 metri d'altezza — (E) Con pila tubulare all'aria compressa — (F) Di queste travate manca ancora il dettaglio — (G) Con pile e spalle fondate ad aria compressa.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO XV. Mercoledì 8 Marzo 1882. N. 10.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO.

I TRASPORTI FERROVIARII
ed il nuovo Codice di Commercio

Nei nostri N. 15 e seguenti dello scorso anno abbiamo riportato il Memoriale delle tre principali Amministrazioni ferroviarie italiane al Ministero dei lavori pubblici sul titolo XIII del *Contratto di trasporto* del Libro Primo del progetto definitivo del nuovo Codice di commercio pel Regno d'Italia. Ora crediamo opportuno di completare tale pubblicazione, riferendo dagli Atti ufficiali i discorsi pronunciati alla Camera dei deputati, nella recente discussione di quel Codice, dagli on. Genala, Cavalletto, Spantigati e Nervo, nel senso stesso del Memoriale delle Ferrovie.

Non ci abbisogna segnalare la importanza di tali discorsi, sia per l'autorità e cognizioni speciali degli oratori, sia perchè, in quanto all'on. Genala, esso specialmente rappresentava le convinzioni della Commissione d'inchiesta parlamentare, chiaramente spiegate e giustificate nella Relazione della medesima.

Riteniamo poi superfluo il riferire le poche repliche fatte dai difensori obbligati del Codice, essendo noto che la discussione ebbe termine col riconoscere in massima la necessità di rimediare a quelle disposizioni per le quali ne fosse riconosciuto il bisogno, e che a tal uopo venne, nel progetto di legge, riservato l'incarico al Governo di nominare un'apposita Commissione per istudiare l'argomento. D'altra parte, la questione deve di nuovo venire in discussione al Senato del Regno, e quindi crediamo di tutta attualità ed importanza il richiamare l'attenzione degli specialisti sulla materia.

GENALA. — Il Governo chiede la facoltà di pubblicare il Codice di commercio qual è proposto, senza che la Camera elettiva entri nella discussione, nè per titoli, nè per articoli, del Codice stesso, precludendo quindi la via acchè si presentino emendamenti per migliorare questa legge importantissima dello Stato. Parecchi oratori si sono manifestati decisamente contrarii a questo sistema, adducendo che le Camere possono molto autorevolmente e provvidamente discutere, nonchè le leggi lunghe, anche i Codici. D'altra parte, si oppone che le Camere male s'impigliano nella discussione dei Codici e, discutendo, li peggiorano. Credo che vi sia un poco di vero dall'una parte e dall'altra; ma credo però che la domanda del Governo vada oltre il giusto, e che il non consentire una discussione, almeno per titoli, del Codice stesso, il precludere assolutamente la presentazione degli emendamenti rivolti a migliorarlo, sia cosa più dannosa che utile. E questo apparirà tanto più considerando la storia di questo Codice, il quale fu poco discusso dal Senato, non verrebbe punto discusso dalla Camera elettiva, e non fu esaminato nemmeno dalla Commissione della Camera, la quale, proponendo a sè stessa di non entrare nella discussione minuta del Codice, ha rinunziato, come ora si chiede a noi di rinunziare, ad un esame, sia largo, sia particolareggiato, della legge.

Per mettere la Camera in grado di giudicare della facoltà chiesta dal Governo, parecchi oratori hanno cercato di dimostrare le lacune e le mende che essi credono di ravvisare nel progetto del Codice di commercio.

Io, nello stesso intento, mi permetto di richiamare l'attenzione della Camera sopra una innovazione fatta dal Codice di commercio al trattato di trasporto, la quale, con l'intendimento lodevolissimo di migliorare l'attuale legislazione, a mio avviso la peggiora, e di molto.

Prendo la parola, non tanto in nome mio, quanto per l'eredità che mi ha lasciata quell'enorme lavoro dell'inchiesta ferroviaria; ed essendo io stato uno dei relatori, credo dover mio di esporre alla Camera quali furono le conclusioni della Commissione d'inchiesta, le quali, non che diverse, sono opposte a due risoluzioni contenute nel progetto del

Codice di commercio, precisamente negli articoli 411 e 412, rispondenti agli articoli 409 e 410 del precedente progetto.

Nell'articolo 411 si dà diritto a reclamare per le avarie non apparenti fino a 10 giorni dopo che la merce è stata consegnata al destinatario.

Oggi il destinatario, che riceve la sua merce, la porta a casa, paga il nolo, e non reclama, col fatto dell'accettazione e del pagamento e del non reclamo fa manifesto che la merce è in buona condizione quando egli la riceve, e quindi non ha nessun diritto a reclami ulteriori. Il nuovo Codice proporrebbe invece che, se l'avaria è apparente, allora il reclamo deve essere fatto al momento della riconsegna della merce; ma se l'avaria non è apparente, allora il destinatario conserva il diritto di reclamare fino a 10 giorni dopo di aver portato la merce a casa sua.

Ora comprenderà la Camera che la questione è molto grave.

Che il destinatario abbia il diritto di esaminare la merce arrivata, di far aprire il collo, di farlo pesare al momento della consegna, ne convengo, nulla di più giusto.

Ma se, dopo aver fatto tutto questo, porta il collo a casa, lascia passare 9 giorni, e al decimo giorno, o anche al nono, se volete, per non complicare la questione, denunzia un'avaria, oppure una sostituzione di merce, vi pare giusto di ammettere il reclamo? Dove si va a finire? Il collo è rimasto per 9 giorni nel magazzino del destinatario, è stato ricevuto senza alcun reclamo, senza alcuna riserva; è stato custodito non si sa da chi, è stato aperto, non già in presenza degli agenti ferroviarii, ma semplicemente dai facchini del destinatario, da coloro che probabilmente hanno ricevuto e custodito la merce. Come è possibile fidarsi delle affermazioni loro? È vero che il Codice impone al destinatario l'obbligo di provare che l'avarìa era anteriore al giorno della consegna; ma a me sembra che questa innovazione crei un semenzaio di liti incerte e difficili, perchè arduo è il constatare la identità del collo e distinguere l'avarìa cagionata durante il viaggio, e prima della consegna al destinatario, dalla avarìa avvenuta dopo. Credo che con questo sistema, anzi che arrivare allo scopo cui mira il Codice, cioè di risolvere tutte le questioni di avarìe, di perdite, di ritardi colla massima prontezza e colla massima sicurezza, si va infinitamente per le lunghe, si creano ragioni di litigi infiniti, e soprattutto si dà un grande eccitamento a simulare le avarie.

L'on. Boselli, nel suo discorso dell'altro giorno, ha accennato alle avarie simulate, ed ha messo il dito sulla piaga; ha detto esser questa una dolorosa cagione dell'inferiorità della marina mercantile italiana di fronte alle marine straniere.

Ebbene, o signori, questo ci deve ammaestrare anche rispetto all'art. 411 proposto nel nuovo Codice di commercio. Innanzi di recare un'innovazione di tanta importanza, mi sembrerebbe necessario di meditarla più profondamente, tanto più che il Governo stesso, che è stato uno dei contraenti della Convenzione internazionale di Berna per i trasporti delle Strade ferrate, autorevolmente rappresentato dall'onorevole Villa, già ministro guardasigilli, ha insistito affinchè non si ammettesse una simile norma. E notate, o signori, che qui il Governo confuta sè stesso; l'onorevole Villa, a nome del Governo italiano, ha fatto stabilire la massima, che, quando la merce è stata consegnata e che il destinatario ha potuto far pesare ed aprire il collo, e lo ha ricevuto senza riserve, non vi è più diritto a reclami per avarìe occulte. Il diritto di reclamare dopo il ricevimento in lui non dura, se non quando le Strade ferrate non gli abbiano lasciato modo di esercitare il diritto di pesare la merce e di far aprire il collo.

Ora, io accetto di gran cuore la conclusione alla quale è venuta la Convenzione internazionale di Berna; ma appunto perchè applaudo a quella, non posso accettare l'articolo 411 qual è formulato.

Notate che questa Convenzione, sebbene non ancora approvata dalla Camera, è però già stata conchiusa. Supponete che entri in vigore l'articolo 411 del Codice di commercio, quali ne saranno le conseguenze? Avremo subito una collisione fra due leggi, di cui la nazionale più severa, l'internazionale più mite, e quindi noi vedremo un duplice trattamento e forse un conflitto di leggi, secondo che la merce venne trasportata in servizio cumulativo internazionale, oppure in servizio interno.

Passo senz'altro alla seconda osservazione, vale a dire all'articolo 412. L'articolo 412 fa un'innovazione molto più importante, molto più radicale di questa. In sostanza, l'articolo 412 dice: che le Amministrazioni delle strade ferrate non possono in nessun modo, nè con regolamenti, siano pure approvati da Decreto Reale, nè con patti speciali modificare la loro responsabilità di fronte ai mittenti, quanto all'accertamento, alla liquidazione, alla misura della indennità per i ritardi, per le avarìe, per le perdite.

La responsabilità è sempre piena ed intera; è sempre la massima responsabilità stabilita dal Codice di commercio.

Debbo osservare, innanzi tutto, che questo divieto è un'eccezione fatta soltanto contro le Strade ferrate. Agli altri vettori, che trasportano, tanto per mare, quanto per terra, uomini e cose, è lecito di regolare e attenuare contrattualmente la loro responsabilità; alle sole Strade ferrate questa facoltà vien negata.

Trovo esser giusto il considerare le Strade ferrate come un trasportatore diverso, per certi rispetti, dai vettori ordinarii; il legislatore deve studiare ben addentro i fatti e le istituzioni; e dall'importanza, dalla grandezza di queste Imprese di trasporti può anche indurre la necessità di disposizioni speciali: là dove le condizioni sono speciali, può essere necessario il dettare disposizioni legislative speciali. Ora, la questione sta nel vedere se sia giusto e utile l'avere introdotte le speciali disposizioni dell'art. 412.

Non parlo della responsabilità per dolo o per colpa grave, essendo fuori di dubbio che a nessuno è lecito, mediante patti, sia regolamentari, sia particolari, limitare la propria responsabilità per danni arrecati con dolo o con grave colpa. È materia d'ordine pubblico, e quindi debbono applicarsi interamente e severamente alle Strade ferrate, come agli altri trasportatori, le leggi civili e penali concernenti i fatti dolosi e gravemente colposi. La questione, di cui parlo, non concerne che la responsabilità per le avarìe, pei ritardi, per le perdite cagionate da *colpa semplice*.

Ora, signori, la conseguenza prima di questo articolo è di distruggere tutte le tariffe speciali, che sono in vigore. Mi spiegherò in poche parole.

Essendo nello stadio della discussione preliminare, io non voglio oggi entrare a gonfie vele nell'arduo tema delle tariffe; spero che verrà il giorno, e lo spero non lontano, in cui tale questione verrà trattata dalla Camera elettiva; e allora mi permetterò di esporre interamente il mio pensiero.

Per ora io non farò che una brevissima dimostrazione. Le tariffe altro non sono che il prezzo del trasporto.

Ci sono le tariffe ordinarie, alle quali corrispondono le condizioni ordinarie del trasporto, e quindi la responsabilità ordinaria, quale è stabilita dal Codice di commercio. Ed io ammetto che le tariffe ordinarie debbono essere applicate in modo, che la responsabilità del vettore sia piena ed intera.

Ma, accanto a queste tariffe ordinarie, vi sono le così dette tariffe di assicurazione, le quali si applicano ogni qualvolta si richiede una garanzia superiore all'ordinaria; allora bisogna pagare necessariamente qualche cosa di più ai trasportatore, in compenso del servizio maggiore che da questo si rende.

Infine vi sono le tariffe ridotte, le tariffe inferiori alle ordinarie, per le quali, da un lato si diminuisce il prezzo del trasporto, e dall'altro si diminuiscono gli oneri del vettore anche quanto alla misura della responsabilità

Ora, signori, il Codice nuovo impedirebbe questa specie di tariffe ridotte, e distruggerebbe quelle esistenti; perchè, se il trasportatore non può diminuire le sue responsabilità quanto ai ritardi ed alle avarie, è ben naturale che non diminuirà la tariffa. Poichè il vettore diminuisce la tassa che riceve in compenso del trasporto, è giusto che anche da parte del mittente sieno minori i diritti e le pretese, e quindi minore la responsabilità del vettore per i ritardi, per le avarie e per le perdite.

Sovente si rilascia dal mittente il così detto bollettino di garanzia: vale a dire si esonera contrattualmente il vet-

tore dal pagamento delle avarìe che possono derivare, per esempio, dall'aver adoperato un carro aperto, invece d'un carro chiuso.

Mi spiegherò con un esempio, che fu addotto davanti alla Commissione d'inchiesta ferroviaria a Foggia, se non erro. Supponete che un mercante di grano a Foggia abbia bisogno di mandare prontamente a Bari un carico di grano, affinchè possa essere caricato su un piroscafo che sia per salpare. Ebbene, il grano, per le norme generali, deve essere caricato in vagoni chiusi, e la tariffa ordinaria pone a carico della Strada ferrata l'obbligo di fornire i carri, e quindi di fare il trasporto con piena garanzia; epperciò, se il grano si bagna a cagione di un acquazzone, la Strada ferrata è obbligata ad indennizzare completamente il mittente. Questa è la responsabilità ordinaria. La Strada ferrata ha 24 ore di tempo per fare il trasporto; ed a Foggia, non essendovi lì sul momento un vagone chiuso disponibile, il capo-stazione ne attende l'arrivo per spedire il grano. Che cosa avviene allora? Il mercante dice: eseguite pure il trasporto con un vagone aperto, io vi acconsento; ma voglio che il grano arrivi entro otto, nove, dieci ore a Bari, perchè, se arriva alla fine delle 24 ore, o il mercato è finito, o la nave è partita, ed io ne risentirei danno grave. E siccome il carro che avete è aperto, io vi rilascio il bollettino di garanzia, vale a dire vi esonero dalla responsabilità che avreste, secondo la tariffa ordinaria, per il fatto di servirvi di un carro aperto. Io, negoziante, guardo il cielo, vedo uno splendido stellone, e faccio l'assicurazione a me medesimo contro i danni eventuali di una pioggia improvvisa.

C'è in questo qualche cosa d'immorale, o signori, che si debba proibire? C'è qualche cosa di contrario all'ordine pubblico? C'è un qualche abuso del monopolio ferroviario? Veramente mi pare che, se c'è cosa in questo che merita la vostra attenzione, si è che, impedendo simili limitazioni della responsabilità del vettore, si arreca un danno al commercio; perchè la Strada ferrata, non potendo più ottenere il bollettino di garanzia, evidentemente non trasporterà la merce, e quindi il grano del negoziante foggese rimarrà a Foggia, anzichè arrivare tempestivamente sul mercato o nel porto di Bari.

Di più (e questo è grave assai, a senso mio), nel progetto del Codice sono determinati i criterii e il modo con cui deve essere fatta la liquidazione dei danni provenienti da avarìe e perdite, tenendo conto del valore che la merce avrebbe avuto nel luogo di destinazione, dei guadagni e lucri che avrebbe ottenuto il destinatario, e via discorrendo. Si dovranno quindi nominare periti, e sarà fatto tutto un giudizio per determinare l'ammontare delle indennità.

Ora, io trovo che sarebbe invece un immenso progresso, se noi potessimo predeterminare nelle tariffe il prezzo medio effettivo delle varie merci da pagarsi come indennità nei casi di perdita, e da prendersi come regola per misurare il danno cagionato dall'avarìa. Mi spiegherò in brevi parole.

Nella tariffa, accanto al prezzo che la merce paga per il trasporto, dovrebb'essere esposto il prezzo che il vettore dovrà pagare nel caso che essa vada perduta. La misura dell'indennità sia determinata e stampata nella tariffa stessa, ostensibile a tutti pienamente e continuamente. Lo speditore, che porta la sua merce alla Strada ferrata sappia che nel caso di perdita riceverà l'indennità indicata. Se egli ritiene che la sua merce ha un valore inferiore od eguale a quello portato dalla tariffa, e allora sarà contento di tale predeterminazione, che lo toglie dalle noie di un reclamo, dalle noie e dalle spese di adire l'Autorità giudiziaria, e far nominare i periti che dovrebbero determinare il valore di una merce avariata, o discutere di una merce che non c'è più, perchè è stata perduta. Se invece lo speditore ritiene che la sua merce abbia un valore superiore a quello determinato nella tariffa, e allora ne dichiarerà il valore, pagherà una piccola sovratassa; e perdendosi la merce, riceverà una indennità pari al valore da lui medesimo dichiarato.

Ora, o signori, dovete meditare questo, che la tariffa viene fondata non solamente sul peso, ma anche sul valore della merce che si trasporta; quindi questa sovratassa, anzichè una tassa di assicurazione, è una più esatta determinazione del prezzo del trasporto. Quando un vettore assume di trasportare una merce, conosce la responsabilità che gli incombe; quindi misura il prezzo del trasporto in relazione alla responsabilità medesima. Dal che ne segue che, quando il valore dichiarato è superiore al valore presupposto nella tariffa, se la merce va perduta, il proprietario di essa ha diritto ad un'indennità piena ed intera eguale alla somma da lui dichiarata.

Questo sistema, che vige nelle Ferrovie germaniche, lo credo buonissimo. Le Ferrovie italiane hanno adottato un sistema simile, ma sopra basi sbagliate; perchè, invece di prendere per misura dell'indennità il valore medio effettivo della merce, hanno preso invece per norma il peso e la velocità, due elementi estrinsechi e non conducenti alla vera determinazione del danno. Quindi credo giusta la massima di varie Cassazioni del regno, le quali non hanno dato vigore a questi patti tra i contraenti, dicendo che essi potevano riguardarsi tutto al più come una offerta che la Strada ferrata faceva, ma che non si doveva ritenere come pienamente ed assolutamente accettata dal mittente, con rinunzia a tutti i diritti al risarcimento stabiliti nella legge.

E questo sta bene, ripeto, perchè nelle tariffe vigenti il valore della merce non è determinato in rapporto al valore effettivo, ma invece secondo due criterii non adeguati.

Ora, io non chiamo la Camera a risolvere questa questione oggi stesso; dico solamente: è opportuno che la Camera risolva oggi la questione in senso opposto a quello da me enunciato, e che addirittura tronchi con un colpo, con una sciabolata, tutte queste questioni gravissime, concernenti il modo di far le tariffe ferroviarie e quindi il modo di accertare, di liquidare, di pagare le indennità? Trovo, signori, che questo danneggia, più che le Strade ferrate, il commercio. Infatti, sapete cosa seguirà se voi manterrete codesto articolo? L'esercente delle nostre strade ferrate (sia esso lo Stato o una Società, torna lo stesso, la condizione non muta punto), avendo una maggiore rezponsabilità, eleverà in proporzione le tariffe. V'è un articolo del Codice, il quale dice che le Strade ferrate dovranno trasportare le merci secondo l'ordine cronologico della consegna, tranne alcuni casi e dentro i termini stabiliti nelle tariffe (come regola generale, sta bene). Non è scusa da aversi in alcuna considerazione il fatto di un'affluenza tanto straordinaria ed eccezionale, imprevedibile, che non permise di trasportare le merci nei termini indicati.

Il Codice germanico contempla il caso della eccezionalità; il progetto del Codice italiano lo contempla pure, ma per stabilire che non esclude punto, nè attenua la responsabilità del ritardo.

Da queste e da altre prescrizioni che potrei citarvi, se entrassimo nella discussione degli articoli, segue la necessità di provvedere il materiale mobile, non solamente per i trasporti ordinarii, ma anche per quelli straordinarissimi; quindi maggiori spese per l'acquisto e la manutenzione dei carri, alle quali maggiori spese sarà da aggiungere l'aumento del personale, la maggiore sorveglianza, eppoi anche la spesa per indennità, nel caso che tutto ciò non sia riuscito ad impedire ritardi, avarìe o perdite.

Tutte queste maggiori spese da qualcuno bisogna pure che siano pagate. Le leggi economiche non ammettono eccezioni; il legislatore può fare le sue disposizioni come crede, ma le leggi economiche, che agiscono inesorabilmente, produrranno necessariamente un aumento di spesa. A questo aumento bisogna provvedere, o con l'aumento delle tariffe, o col bilancio dello Stato; escludo quest'ultimo: quindi le tariffe dovranno far fronte a tutto quell'aumento di spesa.

Ora, considerate, o signori, che il bisogno supremo del Commercio italiano, manifestato più e più volte anche davanti la Commissione d'inchiesta ferroviaria, è questo: che le merci siano trasportate con la massima rapidità, col massimo buon mercato possibile, e che la responsabilità sia determinata con molta precisione, e le avarìe e le perdite possano essere accertate colla massima prontezza, evitando contestazioni e litigi.

Ebbene, con questi due articoli 411 e 412 del progetto

di Codice di commercio, andremmo in direzione precisamente opposta.

Permettete, signori, che aggiunga una considerazione, che mi viene ora in mente intorno all'articolo 411. Mentre tutti gli altri vettori sono liberi di accettare o no la merce di cui si chiede il trasporto, le Ferrovie non hanno questa facoltà: esse debbono accettare senza indugio, senza riserva, tutte le merci, purchè siano imballate nel modo prescritto dai regolamenti. Sia pure straordinaria l'affluenza delle spedizioni, le debbono accettare ed eseguire tutte. Aggiungasi che le Strade ferrate, per la vastità dell'azienda, debbono valersi di una numerosissima schiera, di migliaia e migliaia di persone; al che è opportuno aver riguardo anche nel determinare la loro responsabilità.

È mia opinione, concorde con quella della Commissione d'inchiesta, che le tariffe normali debbono essere determinate per legge, e che gli esercenti delle Strade ferrate non possono mai fare nessun aumento senza una nuova legge. Credo pure che essi non possano fare diminuzioni di tariffe, se non in conformità de' regolamenti approvati con Decreto Reale e resi pubblici affinchè gli speditori li conoscano e tutti siano trattati alla pari.

Questo principio fondamentale, che è stato per lo passato, benchè non sempre, applicato, ritengo che dovrebbe essere uno dei principii fondamentali della legge nuova sull'esercizio delle Strade ferrate. Dunque vedete che non è lecito concepire dubbii o timori per il monopolio dei trasporti ferroviarii. Il monopolio sarebbe e potrebbe cagionare danni, se le Strade ferrate potessero di loro arbitrio modificare le tariffe e le condizioni dei trasporti ed imporle al pubblico.

Ma, per lo contrario, anche quando l'esercente è un privato, esse hanno le mani legate. La tariffa da applicarsi è stabilita, ed egli non la può mutare Le norme sulle quali si fondano le tariffe speciali debbono essere pubblicate anch'esse ed approvate con Decreto Reale, vale a dire con decreto di quell'Autorità, la quale rappresenta permanentemente lo Stato, e che ha per ufficio suo di impedire che i monopolii possano servire a vantaggio esclusivo di alcuni o a danno dell'universale.

Io vi chiamo inoltre a considerare la condotta del Parlamento in materia analoga a questa. Lo Stato ha recentemente impreso il trasporto dei pacchi postali. Ebbene, o signori, quella predeterminazione della somma da pagarsi nel caso di perdita del pacco, che con l'articolo 412 si vuol vietare per i trasporti ferroviarii, noi l'abbiamo invece consacrata colla legge sui pacchi postali. Qualunque sia il valore di un pacco postale perduto, avesse anche il valore di 50, di 100 lire; qualunque sia il danno che mitteente o destinatario risentono per la perdita (poichè quanto al ritardo non v'è responsabilità di sorta), viene compensato con 15 lire. Quanto alle lettere raccomandate, vale lo stesso principio: si pagano lire 50. Nella Convenzione di Berna si è pure convenuto qualche cosa di analogo; ma non oso affermarlo recisamente, perchè non ho sotto gli occhi quella Convenzione. (*Continua*).

FERROVIE SICULE

LINEA DI VALLELUNGA

Il chiaro Ingegnere-Capo del Genio civile, Direttore tecnico governativo per le costruzioni ferroviarie in Sicilia, comm. Adolfo Billia, ha testè pubblicato in un opuscolo di 52 pagine in 4° (Palermo, tip. Bizzarrilli, 1882) alcune interessanti *Notizie sulla costruzione della linea di Vallelunga*, sulla quale abbiamo più volte richiamato l'attenzione dei nostri lettori per informazioni avute dallo stesso ingegnere.

La ferrovia di Vallelunga serve a completare la linea centrale diretta Palermo-Catania; e staccandosi a Roccapalumba dalla linea Palermo-Porto Empedocle, mira a raggiungere la ferrovia Catania-Licata presso Caltanissetta, e vi s'innesta alla Stazione di Santa Caterina-Xirbi. Lo sviluppo totale della linea ascende a chil. 56 + 405.40, di cui chil. 47 + 265.36 allo scoperto, e chil. 9 + 140 04 in sotterraneo, con quattro gallerie dette di Marianopoli, del Magazzinazzo, del Praino e di Xirbi, lunghe rispettivamente m. 6,482.04, m. 2,238, m. 268 e m. 152.

Per l'esecuzione dei lavori, la detta linea venne divisa in quattro tronchi, ciascuno dei quali fu dato in appalto: il primo della lunghezza di m. 15,438.44, il 2° di metri 18,740.62, il 3° di m. 11,769.40, il 4° di m. 19,456.94.

La costruzione ora è terminata, fuorchè per la grande galleria di Marianopoli, che è perforata per circa m. 2,500, e sperasi di ultimarla completamente entro il 1° semestre 1885.

L'opuscolo dell'egregio ing. Billia, ci presenta colla massima diligenza e con mirabile chiarezza importantissimi dati tecnici ed interessanti considerazioni su questa nuova ferrovia, la quale, e per le difficoltà incontrate nei terreni attraversati, e per le grandi opere in essa eseguite, va certamente annoverata fra le più difficili costruite in Italia.

Il pregevolissimo lavoro dell'ing. Billia merita dunque di esser letto con attenzione dagli studiosi della materia; e non potendo noi diffonderci, come vorremmo, in più ampii particolari, ci limitiamo a riferirne la conclusione:

La costruzione della linea di Vallelunga è stata fatta in meno di tre anni, per quanto riguarda le tratte esterne alla grande galleria di Marianopoli, e si presume che per quest'ultima sarà compita in 5 anni dall'incominciamento dei lavori, cioè fra due anni e mezzo circa.

Le liquidazioni finali sono molto avanzate, e potranno essere completate per tutti gli appalti entro l'anno di manutenzione o entro un termine ben poco più lungo.

Nei tronchi ora aperti all'esercizio, la totale somma spesa per la costruzione, aumentata di quella che con larga previsione si ritiene possa occorrere pei lavori di finimento, ascende a L. 11,188,701.72, comprendendo in essa, tanto le opere appaltate, quanto le opere e provviste riservate all'Amministrazione, non però il materiale mobile e le spese generali e di direzione e sorveglianza dei lavori. La corrispondente spesa autorizzata, cioè il preventivo del progetto d'appalto (depurato dal ribasso d'asta per la parte di lavori appaltata) è di L. 11,909,271.50. Ne segue che la costruzione dei tronchi 1° 2° e 4° della linea di Vallelunga in complesso ha presentato una economia di L. 720,669.78 sul preventivo, oltre al risparmio dato dai ribassi d'asta. Il costo medio chilometrico poi di questi tronchi è di lire 250,663.18.

Quanto al 3° tronco, nel quale sono aperte all'esercizio soltanto le tratte esterne alla grande galleria che è tuttora in corso di costruzione, non si ha che ad accennare come le condizioni di questo importante lavoro siano riuscite tanto più favorevoli del previsto, da lasciare un margine a vistose economie.

In totale, nel presente stato dei lavori pel 3° tronco, si può con previsione abbondante asseverare che, ad opere completamente ultimate, la intera linea di Vallelunga da Roccapalumba a Xirbi non costerà più di L. 24,500,000.

LE LOCOMOTIVE PEI TRAMWAYS
DI TORINO

(Continuazione e fine — V. N. 8).

XVIII. *Considerazioni di massima riguardo alla sicurezza del servizio nell'interno della città, riferibile essenzialmente ai freni.* — Su d'un ultimo punto mi rimane ancora a rispondere, ed è quello risguardante la sicurezza dell'esercizio dei *tramways* a vapore riguardo ai terzi.

In parte su esso tenni già parola, quando parlai del buon sistema di costruzione delle locomotive e delle loro adeguate proporzioni. Rimane ora soltanto a vedere con quale efficacia agisca il sistema dei freni per le rapide fermate, le quali costituiscono un'imprescindibile necessità, derivante precipuamente dalla circostanza della comunità di sede stradale coi pedoni e coi ruotabili ordinarii.

Gli esperimenti fatti fecero vedere come, tanto il freno a pedale di cui sono munite le attuali locomotive, come i freni delle singole carrozze sieno di un'azione rapida ed efficace, talchè le fermate si ottengono in spazii brevissimi.

Però, appunto per l'accennata comunanza di sede stradale, e quindi per la frequenza con cui possono presentarsi casi fortuiti, che esigano una fermata pressochè spontanea, allo scopo di evitare infortunii, può avvenire che, specialmente coi treni di tre o quattro vetture e nelle giornate di maggior concorso, il personale di servizio sulle carrozze non si trovi sempre pronto ad agire, di conserva col macchinista, al segnale di fermata che questi fosse per dare; e che quindi, nel caso di maggior bisogno, solo la locomotiva venisse frenata, cioè appena la metà od un terzo del peso complessivo del convoglio.

Ad evitare un simile inconveniente, che però non è che solamente prevedibile, ed aggiungere così un'ulteriore garanzia di sicurezza al servizio, potrebbe forse prestarsi con convenienza un sistema di freni continui, e fra questi i freni atmosferici che al giorno d'oggi ebbero già numerose sanzioni dall'esperienza, e trovano adeguate applicazioni in molti casi.

A vero dire, un sistema di tali freni sarebbe più indicato sulle linee all'esterno della cinta, dove le velocità sono spinte fino a 18 chilometri all'ora, e dove s'incontrano notevoli acclività.

Però, cessando ivi la competenza dell'Autorità comunale, posso soltanto limitarmi a dire che, qualora una tale applicazione venisse fatta al materiale mobile dei *tramways*, è innegabile che anche il servizio in città ne risentirebbe vantaggi, e tale migliorìa non potrebbe che aggiungere un altro coefficiente di sicurezza a quelli già esistenti.

Da tali freni atmosferici credo che sarebbe da escludersi quello a vuoto (almeno quale si presenta al giorno d'oggi), essendochè, dovendo esso agire per mezzo d'un eiettore di vapore nell'atmosfera, verrebbe a togliere alla macchina i caratteri ad un tempo di fumivorità e di silenziosità.

Sarebbero invece da preferirsi, come più adeguati allo scopo, i freni continui ad aria compressa, che non hanno gl'inconvenienti dei primi, e presentano in modo eminente i vantaggi d'un'azione rapidissima e sicura.

Conclusioni. — Ponendo ora termine a questa mia Relazione, che prese uno sviluppo oltre quanto mi era prefisso, passo alle seguenti conclusioni e proposte:

1° Che le locomotive a vapore impiegate dalla Società Belga nell'interno della città, fra le Barriere di Casale e di Piacenza e Piazza Castello, per il servizio dei *tramways* Torino-Gassino e Torino-Poirino, non possono considerarsi in modo assoluto ed incondizionatamente come macchine fumivore.

2° Che però, allo stato attuale del progresso tecnico ferroviario, fra i varii sistemi di motori (pei quali le condizioni di fumivorità si troverebbero verificate in modo assoluto, come pei motori elettrici e ad aria compressa), nessuno, per quanto mi consta, ebbe a raggiungere finora quel grado di attitudine per un servizio di *tramways* nell'interno della città, da potersi suggerire come sufficientemente pratico per un servizio normale, specialmente lungo strade molto frequentate, e se deve essere capace di rimorchiare sino a 4 carrozze con un carico di 150 a 160 viaggiatori, come nel caso nostro.

3° Che tuttavia, per quanto riguarda il combustibile adoperato (che si constatò essere coke di buona qualità), tutte le locomotive adoperate soddisfano pienamente alla imposta condizione di fumivorità; semprecchè, ben inteso, un'accurata sorveglianza impedisca l'impiego di altri combustibili meno torrefatti, e quindi più facili a produrre del fumo; e semprecchè vi concorra l'abile condotta di scelti macchinisti.

4° Che, per quanto riguarda la fumivorità dipendente dalla condensazione del vapore esausto, non possono assolutamente prestarsi le quattro locomotive aventi i numeri: 1004, 1037, 1038, 1047, perchè sprovviste di ogni apparecchio condensatore.

Sono invece atte alla condensazione, epperciò alla fumivorità, le altre nove locomotive, i cui numeri sono: 1123, 1124, 1125, 1126, 1282, 1283, 1284, 1285, 1286, perchè munite di un apparato di condensazione; tuttavia limitatamente alla capacità di questo apparato, cioè: in modo completo e sicuro, se trattasi del solo percorso di via Po e piazza Castello; solo imperfettamente, e quando il carico del treno non è eccessivo, se, oltre a via Po e piazza Castello, viene compresa la via Casale, ovvero parte della via Moncalieri.

Si troverebbe poi completamente insufficiente, quando l'Amministrazione comunale domandasse la completa fumivorità, per riguardo alla condensazione del vapore, per gl'intieri percorsi fra le Barriere e piazza Castello.

Ripeto però quanto già osservai, ch'io non vedrei proprio come il solo vapore esausto, emesso nell'atmosfera da queste piccole locomotive, possa recare grave fastidio in quelle località, ove l'ambiente è assai ampio, ed ove ancora, o non si hanno abitati, o questi limitati in numero ed altezza.

5° Che, per quanto riguarda la silenziosità delle locomotive adoperate, io la ebbi a constatare sufficientemente ragionata, sia per quanto riflette l'ottima costruzione ed il buono stato di manutenzione delle medesime, sia per quanto spetta alle condizioni di manutenzione della strada. Solo osserverei che forse sarebbe maggiormente raggiunta, se al sistema attuale di armamento lungo le strade venisse sostituito quello a giunto sospeso, quando nessun'altra difficoltà di servizio interno municipale sia per presentarsi, ciò che non credo.

6° Finalmente, in ordine alla sicurezza del servizio nell'interno della città, trovo ch'esso è abbastanza bene tutelato, tanto pel buon sistema dei freni, quanto per la solida costruzione del materiale mobile e l'eccellente stato di sua manutenzione.

Proposte. — 1° Per raggiungere la fumivorità:

A) Che l'Amministrazione comunale, con quei mezzi che tiene certo a sua disposizione e crederà i più convenienti, invigili acchè sia ognora impiegato dell'eccellente carbone coke per l'alimentazione dei focolai nell'interno della cinta daziaria, quale già ora viene impiegato; che venga fatta l'immissione del vapore esausto nel condensatore lungo i percorsi che sarà per stabilire, essenzialmente in via Po e piazza Castello; che i macchinisti siano sempre abili nel loro mestiere per la miglior condotta delle locomotive.

B) Che sia invitata la Società Belga a far applicare i condensatori alle 4 locomotive, che tuttora ne sono prive.

C) Che, qualora l'Amministrazione comunale esigesse la condensazione anche in via Casale, la capacità dei condensatori sia portata dai 1,400 a 1,500 litri, utilizzando o no, come crederà meglio la Società Belga, i recipienti già esistenti.

D) Che, quando, per lo sviluppo della fabbricazione, l'Amministrazione comunale credesse d'imporre la condensazione per i completi percorsi tra le Barriere e piazza Castello, la capacità dei condensatori sia portata a 3,000 litri circa.

E) Che le fermate entro la cinta daziaria, invece di essere a richiesta di qualsiasi, vengano invece prestabilite e limitate in numero, a distanza di 250 metri circa l'una dall'altra, ma non meno.

In via subordinata poi:

2° Che sia invitata la Società Belga a fare studii per la modificazione del sistema di armamento lungo le strade della città, applicandovi il giunto sespeso.

3° Che veda di applicare un sistema di camino con parascintille, per impedire che alle volte qualche carboncino acceso possa essere emesso dal medesimo, in circostanze specialmente di maggior lavoro della macchina.

4° Come *desideratum*, che venga esperimentato sopra un treno un sistema di freno continuo atmosferito, ma silenzioso, cioè non a vuoto.

Torino, gennaio 1882.

Ing. C. FRESCOT.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Nella tornata del 2 corrente della Camera dei deputati, il Ministro dei lavori pubblici ha presentato il progetto di legge per l'approvazione delle tabelle di riparto di tempo e di spesa per la costruzione delle linee della 2ª e 3ª categoria, autorizzate colla legge del 29 luglio 1879.

Sappiamo che con questo progetto l'on. Baccarini domanda al Parlamento speciali facoltà per raggiungere lo scopo, d'altra parte da tutti desiderato, di diminuire il termine per l'ultimazione di tutte le linee delle anzidette due categorie previsto colla menzionata legge del 1879.

Colle domandate facoltà il Ministro si riprometterebbe di dare aperte all'esercizio entro l'anno 1892 tutte le dette linee, sia di 2ª, che di 3ª categoria.

Sappiamo pure che fra le proposte dell'onorevole Ministro si comprende anche il passaggio della linea Lecco-Colico dalla 4ª alla 2ª categoria.

È indubitato che, per conseguire l'intento propostosi dall'on. Baccarini, occorrerà fare qualche maggior sacrificio finanziario: ma, se si considera il grande beneficio che ne ricaverà il Paese, non è a dubitare che tutti faranno plauso alla iniziativa presa dal Ministro, per ottenere dalla legge predetta tutto quell'utile, che sarebbe stato quasi illusorio qualora le costruzioni ferroviarie, di cui si tratta, avessero dovuto svilupparsi coi mezzi, affatto insufficienti, messi a disposizione del Governo nei singoli esercizii fino al 1893.

><

In relazione alle notizie già da noi pubblicate sull'acquisto del materiale mobile per le Ferrovie dell'Alta Italia, possiamo oggi aggiungere che il complessivo importo di L. 16,388,660, da ripartirsi sui bilanci dal 1882 al 1886, si compone come segue:

Per 88 locomotive	. . . . . .	L.	5,016,000
» 74 carrozze A	. . . . . .	»	1,154,400
» 10 id. AA con 6 letti	.	»	160,000
» 76 id. miste	. . . . .	»	835,620
» 58 id. di 2ª classe	. .	»	562,600
» 45 id. di 3ª classe	. .	»	355,500
» 35 carri a bagagli	. . . .	»	299,250
» 918 id. HB a bestiame	. . .	»	4,163,130
» 928 id. L per carbone	. . .	»	3,656,320
» 31 id. N piatti	. . . . .	»	106,640
» 4 id. NN piatti da 20 tonn.		»	19,200
» 2 id. NNN da 25 tonn.	,	»	12,000
» 8 grue mobili	, ...	»	48,000
	Totale	L.	16,388,660

Oltre a ciò, vennero stanziate le seguenti somme:

Per lavori sulle linee e Stazioni	. .	L.	40,774,546
Per attrezzi alle Officine	. . . . .	»	3,050,000
	Totale	L.	43,824,546

Alle Officine di Pietrarsa vennero pel 1882 ordinati 50 carri HB.

Le 9 locomotive da merci destinate all'industria italiana, vennero divise fra le Ditte Miani e Venturi, e Cerimedo, di Milano, essendo le sole che si presentarono alla gara.

><

La Direzione dell'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia ha stabilito che l'esperimento dei freni *continui*, anzichè sulla linea Torino-Firenze, si faccia: pel freno Smith-Hardy, sulla linea Torino-Venezia; e pel freno Westinghouse, sulla linea Alessandria-Pistoia.

><

Dall'Ufficio del Genio civile di Venezia è stato presentato per approvazione al Ministero dei lavori pubblici il progetto di appalto del tronco di ferrovia da San Donà di Piave a Portogruaro, della linea Mestre-San Donà-Portogruaro. Questo tronco è lungo metri 26,400, ed importa una spesa di L. 1,580,000. Ne daremo maggiori particolari nell'entrante settimana.

><

Sappiamo che il Consiglio di Stato ha ritenuto che possa essere approvato il progetto d'appalto della costruzione del tronco Grotto-Villafranca, della ferrovia Parma-Spezia. L'importo totale dei lavori ammonta a L. 2,200,000, così ripartito: lavori da appaltare L. 1,727,000; espropriazioni e provvista dell'armamento, da farsi direttamente dall'Amministrazione governativa L. 273,000; per opere impreviste L. 200,000.

><

Siamo informati che, in seguito al parere favorevole del Consiglio di Stato sul progetto di appalto del tronco della ferrovia Airasca-Cavallermaggiore, compreso fra Airasca e Moretta, il Ministero ha disposto che sia indetto l'appalto dei lavori relativi.

><

Il Consiglio di Stato ha pure approvato una transazione fra l'Amministrazione dei lavori pubblici e la Impresa G. B. De Negri per maggiori compensi reclamati da quest'ultima, a causa dei lavori di ristauro e consolidamento sulla ferrovia del litorale ligure fra Voltri e Savona.

><

Ci scrivono da Roma che il Ministero delle finanze (Direzione generale delle Gabelle) ha assentito, per la parte che lo riguarda, a che venga accolta la istanza della Società delle ferrovie Milano-Saronno e Milano-Erba per aumentare, in via di esperimento, a L. 0.04 il prezzo a chilometro pei posti di 3ª classe, e di accordare una riduzione maggiore sui biglietti di andata e ritorno della classe medesima pei percorsi di 30 chilometri o più, e cioè il ribasso del 15 0|0, invece di quello del 10 0|0 come attualmente.

La Direzione dell'Esercizio per le ferrovie dell'Alta Italia sta facendo gli studii opportuni per le proposte da presentare al Consiglio d'amministrazione circa l'esercizio della ferrovia Vercelli-Mortara-Cava-Bressana-Broni.

Il servizio di bastagi nelle Stazioni di Torino P. N. e P. S. è stato aggiudicato alla Ditta Giuseppe Rota, migliore offerente.

L'Amministrazione delle Strade ferrate Romane è stata autorizzata ad introdurre nelle tariffe vigenti sulle proprie linee alcune modificazioni relative al trasporto dei materiali laterizii. Tali modificazioni sono intese a ridurre da 101 a 51 chilometri il minimo di percorrenza stabilito dall'attuale tariffa pei detti trasporti.

Sappiamo che altre Camere di commercio hanno fatto adesione alla istanza già presentata al Governo dalla Camera di commercio di Milano affinchè siano ridotte le tariffe ferroviarie relative ai trasporti di carbon fossile. A questo riguardo ci consta che il Ministero di agricoltura, industria e commercio ha interessato quello dei lavori pubblici, a prendere la detta istanza nella voluta considerazione ed esaudirla nel limite del possibile.

In seguito ad accordi presi fra le Amministrazioni delle strade ferrate Meridionali e Romane, i biglietti di andata e ritorno da Roma alla Sicilia verranno attivati col giorno 11 del corrente mese.

Nello stesso giorno saranno pure attivati biglietti identici fra Napoli e la Calabria.

Ci scrivono da Firenze che l'Amministrazione delle strade ferrate Meridionali ha presentato per approvazione al Ministero dei lavori pubblici il progetto di una variante fra i chilometri 12 + 500 e 15 + 0,40 della ferrovia Terni-Rieti.

La variante ha l'estensione di m. 2,540, e l'andamento planimetrico della medesima è il seguente: rettilinei, m. 1,033, curve m. 1,507, raggio minimo adottato nelle curve m. 250. Nelle livellette la pendenza massima sarà quella del 25 per mille.

Le opere d'arte consistono in due viadotti di 3 archi, della luce ciascuno di m. 8: ed in 3 ponticelli, uno di 1 m., uno di 2, ed un altro di 3.

Sono progettati m. 1,517 di gallerie, fra le quali una di m. 1,150, denominata di Sant'Angelo.

Due sono i passaggi a livello, uno per strada provinciale e l'altro per strada comunale. Inoltre sono previste tre case cantoniere, due doppie ed una semplice.

L'Amministrazione delle strade ferrate dell'Alta Italia ha disposto che siano applicati gli apparati di sicurezza Saxby e Farmer al bivio dell'Acquabella, lungo la linea di circonvallazione a Milano.

L'Amministrazione delle strade ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione governativa la Convenzione, da essa stipulata quale esercente le Strade ferrate Calabro-Sicule, colla Società della ferrovia Palermo-Marsala-Trapani, per l'uso comune dell'attuale Stazione centrale di Palermo e del tratto della linea di circonvallazione in Palermo, compreso fra la detta Stazione centrale e quella che serve alla linea di Trapani.

L'Amministrazione delle strade ferrate dell'Alta Italia ha sottoposto al Ministero dei lavori pubblici gli studii fatti in concorso delle altre Amministrazioni delle Romane e Meridionali per un tipo speciale di vettura pel trasporto degli ammalati.

Abbiamo da Firenze che l'Amministrazione delle Strade ferrate Meridionali ha rassegnato all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici i seguenti progetti:

Per l'impianto di un nuovo binario e per l'ingrandimento del magazzeno delle merci nella Stazione di San Giovanni a Teduccio, lungo la linea Napoli-Eboli;

Per lavori di ampliamento al fabbricato viaggiatori della Stazione di Apice, lungo la linea Napoli-Foggia;

Per la costruzione del fabbricato viaggiatori definitivo nella Stazione di San Severo, lungo la linea Ancona-Foggia;

Per parecchi lavori nella Stazione di Potenza.

Ci scrivono da Milano:

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha fatto dono all'Ospedale di Sarzana del letto speciale, che servì alla cura dell'on. Cocozza, in seguito al fuorviamento del treno 38 avvenuto la notte dal 21 al 22 ottobre scorso.

— La stessa Amministrazione ha aggiudicato alla Ditta Carpaneto il servizio di facchinaggio e manovre nello Scalo di San Benigno.

— In occasione della Settimana Santa, avrà luogo, come negli anni scorsi, un treno di piacere da Parigi a Roma e viceversa.

— Sappiamo che l'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia, nell'intento di facilitare la diffusione della stampa, sta concretando le norme sotto l'osservanza delle quali ammetterà l'inoltro per le varie destinazioni dei pacchi di giornali nei treni diretti, assimilando tale trasporto a quello dei bagagli.

Il Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate Romane, nella sua adunanza del 27 febbraio p. p., deliberava quanto appresso:

1. la costruzione di una chiavica alla Stazione di Roma;
2. la ricostruzione della Stazione di S. Miniato;
3. il miglioramento dei binarii merci alle Stazioni di Montoro, Solofra, Serino, Acerra e Casalnuovo;
4. la costruzione di un pozzo pel rifornitore di S. Severino;
5. la provvista di legnami da costruzione, lamiere di rame e carbone coke.

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 27 febbraio al 4 marzo corr.

Furono approvati i progetti di appalto riflettenti:

La costruzione della ferrovia da Bricherasio a Barge;
La costruzione del tronco Collarmele-Carrito, della ferrovia Roma-Sulmona;
La provvista dei ferri di armamento: pel tronco da Siracusa al chilom. 8 della ferrovia Siracusa-Licata; pel tronco da Trivio a Campo, della ferrovia Colico-Chiavenna; pel tronco da Colico a Morbegno della ferrovia da Colico-Sondrio e per la ferrovia Manfredonia.
Furono del pari approvati:
Un progetto per la costruzione del tronco Guastalla-Suzzara;
Un progetto per l'ampliamento della Stazione di Arquata, lungo la ferrovia Torino-Genova;
Un progetto per la sistemazione del Rio Urana presso la Stazione di Tarcento, lungo la ferrovia Udine-Pontebba;
Ed un progetto per la costruzione del tronco Guilmi-Casalanguida, della strada provinciale di 2ª serie da Guilmi alla Stazione ferroviaria di Casalbordino in provincia di Chieti.

><

In relazione alle notizie contenute nella lettera da Napoli, inserita nel nostro numero precedente, circa l'adunanza di quel Collegio degl'ingegneri ed architetti e la deliberazione presavi sulla recente invenzione dell'ing. A. Cottrau per le locomotive con ruote a doppio cerchione, ci viene oggi comunicato da Napoli il testo del voto emesso, in data 27 febbraio, dalla Commissione speciale all'uopo nominata.
Eccola:

« La Commissione è di voto: che il Collegio degli ingegneri ed architetti di Napoli faccia un immediato e caldo appello al R. Governo perchè l'invenzione del Cottrau sia presa in seria considerazione, ed incoraggiata come merita, decretando che senza indugio, e per iniziativa e cura del Governo stesso, sia fatto un esperimento pratico di quel sistema, su quella linea ferroviaria di proprietà dello Stato, che meglio si presterà a mettere in rilievo i vantaggi economici del ripetuto sistema di locomotive ».

Questo voto della detta Commissione, composta di ben note personalità, era sottoscritto fra gli altri dai signori: comm. prof. A. Sannia, deputato al Parlamento; comm. ing. D. Passerini, ispettore del Genio civile e R. Commissario per gli Stabilimenti governativi d'industrie meccaniche in Napoli; L. Bouvret, ing.-capo degli Stabilimenti di Pietrarsa; ed ing. D. Piccoli, capo delle Officine dei Granili; e fu approvato dal Comitato direttivo del suddetto Collegio degli ingegneri, che lo ha già trasmesso al Ministro dei lavori pubblici.

Devesi pur notare che il riferito voto era preceduto da parecchi *considerando* della Relazione, fra i quali rileviamo i seguenti:

« Considerando che le conclusioni, alle quali è venuto l'Autore, sono teoricamente attendibili, e possono dare una misura dei vantaggi economici di quel trovato;

« Considerando che l'invenzione del Cottrau si appalesa non solo originale e semplice, ma bennanche di non difficile attuazione, specialmente per le linee di second'ordine da svolgersi in terreni accidentati;

« Considerando che le obbiezioni, le quali si sono sinora manifestate, riflettono più la pratica applicazione che il principio;

« Considerando che, verificandosi con serio esperimento la pratica attuabilità delle proposte del comm. A. Cottrau, le nuove ferrovie secondarie da costruirsi in Italia si potranno eseguire *con una rilevante economia*, e che il minor costo di esse aumenterà sensibilmente le probabilità e del pronto loro eseguimento, come del loro prospero avvenire finanziario ».

><

Facendo seguito alla lettera da noi inserita nel numero del 22 febbraio p. p. circa lo scontro di Blackburn ed i freni automatici, ci viene diretta la seguente:

Preg. Signor Direttore
del *Monitore delle Strade Ferrate.*

Torino, 7 marzo.

In questi giorni la questione dei *freni automatici ad aria compressa* contro i *freni a vuoto* e tutti gli altri sistemi di freni continui è stata oggetto di discussioni molto appassionate, specialmente in relazione al rapporto del col. Yolland sul disastro di Blackburn.

Di fronte all'animosità spiegata dal col. Yolland contro il freno Westinghouse, ed al suo desiderio manifesto di persuadere il pubblico che lo scontro di Blackburn fosse, in qualche modo, dovuto all'*automaticità* del freno, ci è grato di poter annunziare che Earl de la Warr ha presentato al Parlamento inglese un progetto di legge tendente a rendere obbligatoria l'adozione dei freni *continui automatici* (quale è, si può dire, soltanto il freno Westinghouse), su tutti i treni viaggiatori.

Questo progetto ha tutte le probabilità di essere approvato tal quale. Il suo 1° articolo dice:

« A partire dal 1° febbraio 1885, ogni Compagnia ferroviaria dovrà provvedere ciascun treno di viaggiatori di un freno continuo rispondente alle seguenti condizioni:

« *a)* Deve essere abbastanza potente per arrestare il treno; istantaneo in azione; capace di venir applicato senza difficoltà dal macchinista e dal personale del treno;

« *b)* In caso di accidente, deve avere un'azione *automatica* istantanea ».

Colla più distinta stima

Devotissimi
Ing. G. Taddei — *Ing.* M. Vicarj.
Rappresentanti della *Westinghouse Brake Company Limited.*

Notizie Ferroviarie Italiane

Nuovi progetti di legge. — L'on. Ministro dei lavori pubblici presentò il 2 corr. alla Camera dei deputati, oltre i progetti per la riforma della tariffa telegrafica e per il riordinamento del servizio postale e commerciale colla Sardegna, anche quelli per l'acquisto degli Opificii dei Granili e di Pietrarsa, e per l'approvazione delle tabelle di riparto delle linee di seconda e terza categoria delle ferrovie complementari. (V. *Nostre Informazioni).*
Questi disegni di legge furono dichiarati di urgenza.

Servizio economico sulle ferrovie dell'Alta Italia. — Leggesi nel *Diritto* del 2:
Abbiamo già annunziato l'acquisto di materiale, dall'on. ministro Baccarini ordinato, per addivenire all'applicazione del servizio economico ferroviario su linee secondarie della rete dell'Alta Italia.
Crediamo ora di sapere che il concetto che si vuol attuare sia questo: di migliorare il servizio locale, special-

mente pei treni viaggiatori; avvicinare, cioè, alquanto il servizio ferroviario di linee di secondaria importanza di quella rete al servizio che certe ferrovie economiche e certe tramvie a vapore fanno, con grande vantaggio delle popolazioni e dei concessionarii.

L'economia principale risulterà dall'impiego di motori adatti al poco traffico che su certe linee si ha: economia questa che, congiunta a quella risultante da diminuzione di personale di servizio, potrà permettere su quelle linee l'aumento di qualche treno giornaliero sull'attuale numero segnato negli orarii; il che soddisferà ad un vero e sentito bisogno delle popolazioni.

Sarà inoltre con ciò promosso, entro certi limiti, il movimento sulle linee che saranno servite col materiale e nella guisa accennati.

Rispetto alle vetture, sappiamo che esse saranno in massima parte del tipo così detto americano, vale a dire con corridoio intermedio, come quelle delle tramvie, al pubblico graditissime.

Ribassi di tariffe ferroviarie. — Il giornale l'*Esercito* annunziava, giorni sono, che con una recente disposizione agl' impiegati civili della Amministrazione centrale della guerra è stato tolto il libretto di circolazione sulle ferrovie, di cui fruivano al pari degli ufficiali dell'esercito. Il *Diritto* non crede esatta questa notizia. Nulla finora (esso dice) è stato in proposito determinato, sebbene da qualche tempo abbiano luogo delle pratiche fra i rappresentanti delle Società ferrroviarie ed i Ministeri della guerra e dei lavori pubblici.

Si tratta da quanto sappiamo (il *Diritto* conchiude) di giungere a stabilire un accordo circa i viaggi degli impiegati civili di tutte le Amministrazioni centrali; ma qualunque sia per essere la soluzione, siamo assicurati che si avrà speciale riguardo, tanto a quegli impiegati che già da oltre dieci anni sono muniti del libretto ferroviario, quanto a quelli dipendenti dall'Amministrazione della guerra, i quali, per le speciali condizioni del loro servizio, sono soggetti a frequenti tramutazioni o viaggi, al pari degli ufficiali.

Ferrovie Romane. — La *Gazz. Uff.* del 3 corr. ha pubblicato il seguente R. Decreto del 16 febbraio p. p., controfirmato dai ministri Magliani e Zanardelli:

Ritenuto che, mentre, in conseguenza del riscatto delle Strade Ferrate Romane, divenne proprietà dello Stato il deposito delle n 260 mila Obbligazioni comuni delle Ferrovie Romane, fatto a tenore dell'articolo 11 della Convenzione approvata colla legge 29 agosto 1870, d'altra parte, per gli effetti dell'articolo 4 dell'altra Convenzione approvata colla legge 29 gennaio 1880, rimase estinto il debito della Società delle Ferrovie Romane per Buoni del Tesoro messi in circolazione per suo conto;

Ritenuto che delle sovra citate n. 260 mila Obbligazioni, n. 200 mila sono quelle create alli 17 dicembre 1865 e che non vennero messe in circolazione, e n. 60 mila appartengono alle precedenti emissioni fatte dall'antica Società per la rete ex-pontificia e furono riscattate dalla Società per completare il deposito di cui sovra;

Sulla proposta del Ministro Segretario di Stato per gli affari delle finanze, *interim* del tesoro, di accordo col Ministro dei lavori pubblici,

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1. La Cassa dei depositi e prestiti è autorizzata a restituire il deposito di n. 260 mila Obbligazioni comuni della cessata Società delle Ferrovie Romane, fatto a tenore dell'articolo 11 della Convenzione approvata colla legge 28 agosto 1870, n. 5858, per garanzia della somma di lire 46,499,426.98, in Buoni del tesoro, messi in circolazione dal Governo per conto della detta Società.

Art. 2. Secondo le norme vigenti per i titoli di Debito pubblico, sarà provveduto all'annullamento delle n. 260 mila Obbligazioni di cui al precedente articolo.

Di n. 60,000 di dette Obbligazioni già computate nella tabella provvisoria di ammortamento, i cui numeri sono descritti nell'annesso elenco, saranno conservati vivi i numeri, per concorrere alle annuali estrazioni insieme a quelle della stessa emissione, state convertite in rendita consolidata cinque per cento, a norma della legge 2 luglio 1875, numero 2570, ed a quelle tuttora in circolazione.

Art 3 Il Tesoriere sarà scaricato nei suoi conti della somma di L. 46,499,426.98, montare del credito capitale verso la cessata Società delle Ferrovie Romane per Buoni del tesoro messi in circolazione per suo conto.

Ferrovia Roma-Viterbo — La *Libertà*, del 4, ha ricevuto da Ronciglione il seguente telegramma:

« Il Consiglio municipale votò all'unanimità il concorso di L. 200,000 per la costruzione della ferrovia Roma-Ronciglione-Viterbo ».

Applaudiamo di gran cuore alla deliberazione presa dal Consiglio municipale di Ronciglione, e desideriamo che gli altri Comuni interessati alla costruzione dell'importantissima linea si affrettino ad imitarne l'esempio, per raccogliere al più presto quella somma di concorsi che valga a far sì che il Consorzio diventi obbligatorio per tutti i Comuni interessati.

Se molti Comuni imitano l'esempio di Ronciglione, l'anno 1882 basterà per tutto il lavoro preparatorio, e nell'anno prossimo si potrà mettere mano ai lavori.

Ferrovia Napoli-Terracina Gaeta-Roma — Nella seduta del 3 corr. alla Camera dei deputati, l'on. Di San Donato svolse una sua interrogazione al Ministro dei lavori pubblici intorno alla linea Napoli-Terracina Gaeta-Roma, che renderebbe più breve di 70 chilom. il percorso fra le due grandi città.

Letto l'art. 34 della legge 29 luglio 1879, ricorda che esso obbligava il Governo a presentare presto delle proposte concrete per questa linea.

Egli vorrebbe che il progetto relativo fosse presentato prima che termini questa legislatura. Accennò pure al concorso dato da Provincie e Comuni interessati in questa linea.

Il ministro Baccarini rispose che spera di presentare il progetto prima che la Camera termini i suoi lavori.

Ferrovia Parma-Spezia. — Alle ore 10 antim. del 21 marzo corr., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Genova, si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Parma-Spezia, compreso fra Fornola ed il canale Ghiareto, in provincia di Genova, della lunghezza di m. 2,500 (escluse le espropriazioni stabili, la costruzione dei fabbricati, ad eccezione delle fondazioni delle case di guardia, e la provvista delle traverse e dei ferri d'armamento e dei meccanismi fissi per le Stazioni), per la presunta somma di L. 2,852,640.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 30 dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 81,300, e quella definitiva in L. 12,340, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia per la Valle Camonica. — Alla *Prov. di Brescia* viene riferito che il 1° corr. il Comitato promotore di questa ferrovia ebbe una riunione colla Deputazione provinciale per sollecitare gli studii del tronco Iseo-Pisogne, e completare in tal modo il progetto tecnico, già eseguito dagli ingegneri Crespi e Damioli, dell'altro tronco Pisogne-Breno-Edolo. La Deputazione accordò un sussidio per tali studii, i quali dovranno, essere compiuti fra breve.

Credesi che anche la Società Belga intenda predisporre il progetto di una ferrovia economica Iseo-Pisogne-Breno.

Ferrovie venete complementari. — Legges nell'*Euganeo*, in data di Padova, 3:

Con sua nota 23 gennaio p. p., il Municipio di Padova, in seguito a deliberazione presa dalla Giunta ad unanimità sull'urgenza della costruzione della linea ferroviaria

Padova-Piove-Adria, invitava il Comune di Piove a concorrere nelle pratiche relative in unione alla Provincia ed agli altri Comuni interessati. Ed ecco l'ordine del giorno a tale proposito votato dalla Giunta municipale di Piove nella sua seduta del 13 febbraio:

« Considerando che, fino da quando si è incominciato ad agitare nel Veneto la questione delle ferrovie, tutti i voti e tutte le aspirazioni dei cittadini e della legale rappresentanza furono sempre rivolti alla linea ora propugnata da Padova, come quella che sarebbe stata destinata a servire ed a sviluppare mirabilmente gl'interessi di questa zona della provincia, e che avrebbe aumentato grandemente i traffichi di Padova stessa, posta così in diretta comunicazione col porto di Chioggia;

« Applaudendo alla solerte attuale Amministrazione del Comune di Padova, che mostra di conoscere così a fondo i bisogni della città, e che sa apprezzare, come si conviene, i vincoli che legano questa ai principali centri della provincia;

« Delibera di appoggiare, fino ai limiti de' suoi poteri, la iniziativa presa dal Municipio di Padova per la sollecita costruzione della ferrovia Padova-Piove-Chioggia, e si propone di sosteuere a suo tempo, anche in seno al Consiglio, la massima di concorrere in quest'opera di somma utilità con tutti que' mezzi morali e materiali, di cui potrà disporre, e che saranno adeguati alla forza economica del Comune, ed ai vantaggi che, senza dubbio, la propugnata ferrovia sarà per arrecargli ».

Tramways di Verona. — Ricaviamo dall'*Arena* di Verona che fra giorni il *tramway* Verona-S. Bonifacio continuerà le sue corse fino a Cologna Veneta; e tra breve si principieranno i lavori pel tratto Verona-Porta Vescovo e piazza Vittorio Emanuele, passando pel ponte Aleardi.

Tramways nella provincia di Torino. — Il Consiglio provinciale di Torino, nella seduta del 6 corr., approvò i Capitolati speciali di concessione ai signori fratelli Ceriana ed ingegnere Perincioli delle rispettive linee di *tramways* Rivarolo-Courgnè e Torino-Leynì-Rivarolo-Castellamonte.

Tramways di Asti. — Il 4 corr., a Moncalvo, si è costituito il Comitato promotore per la costruzione della tramvia a scartamento ordinario per Penango, Calliano, Grana, Montemagno, Viarigi, Quattordio, Felizzano, Solero, Alessandria, senza pregiudicare l'altra tramvia per Altavilla, Fubine, Quargnento e Alessandria.

Tramway Brescia-Montechiari. — Leggesi nella *Prov. di Brescia*, del 5:

Siamo lieti di poter constatare che le opere di costruzione della guidovia per Montechiari furono spinte colla maggiore alacrità, poichè la posa dell'armamento è già fatta dal ponte sul Chiese a Montechiari sino quasi ad un chilometro da Brescia. La ultimazione della linea sarà solo ritardata dall'opera di consolidazione e di allargamento del ponte di Montechiari e dall'altra di allargamento dell'ingresso in Montechiari: opere che però si incominciano immediatamente, la prima dalla Provincia col concorso della Società costruttrice della guidovia, l'altra ad intero carico della Società.

Ci consta inoltre che fu risoluto dal Ministero delle finanze, sopra parere favorevole del Ministero dei lavori pubblici, la grave questione, che pendeva in via amministrativa sulla liquidazione della tassa di tariffa doganale da imporsi ai varii pezzi, costituenti il sistema interamente metallico Deserres et Battig, col quale la Ditta Pièrard Freres e Comp. di Marè da Montigni assunse di armare l'intera linea Brescia-Mantova-Ostiglia.

Essendo già compiuti i lavori di sterro e di livellamento della Stazione a Porta Torre lunga, si è dato incominciamento a quelli di costruzione; onde tutto ci fa credere che l'apertura della nuova linea sarà di poco ritardata, avendo già la Società ottenuto anche il decreto ministeriale d'autorizzazione dell'esercizio.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Leggiamo nella *Gazz. Ticin.* del 28 febbr. p. p.:

Dai giornali dell'interno della Svizzera togliamo alcune interessanti informazioni sull'organizzazione del servizio di sorveglianza e di manutenzione della via nel gran tunnel del Gottardo. Il personale è composto di un ispettore della linea (*Bahnmeister*), che risiede in Göschenen, e di un suo supplente in Airolo, di due cambia-via nelle Stazioni di Göschenen e di Airolo; di quattro guardiani di portale, di otto guardiani del tunnel, di quattro capi-operaj e di dodici operaj stabili. La sorveglianza della linea nel tunnel avviene nel seguente modo: Alla mattina alle ore 1.10 e 6.50, ed al pomeriggio alle ore 12.10 e 8.25, colla partenza dei rispettivi convogli, due guardiani del tunnel lasciano le Stazioni di Göschenen e di Airolo, e si recano fino a metà della galleria, e dopo una sosta di una o due ore, fanno ritorno. In questa escursione ciascun guardiano impiega, dalla sua partenza fino al ritorno in Stazione, circa 8 ore.

Ogni guardiano di tunnel è munito di una borsa di pelle contenente dei petardi di segnale, un martello, una chiave per bolzoni, una lanterna a mano per segnali, ed un libro di controllo In quest'ultimo vien notata dal rispettivo capo-stazione l'ora della partenza dalla Stazione. A metà del tunnel, i due guardiani, che si incontrano, scambiano fra loro i libri di controllo, e notano prima della partenza l'ora del ritorno. Giunti alla Stazione, i guardiani consegnano il libro al capo-stazione, il quale registra l'ora dell'arrivo, e rispedisce col prossimo convoglio il libro alla Stazione di partenza. I guardiani dovranno inscrivere sul libro una breve relazione sullo stato del tunnel; ed in caso di avvenimenti straordinarii, dovranno farne immediatamente rapporto all'ispettore della linea, il quale poi dovrà prendere, il più sovente possibile, conoscenza del libro di controllo. I guardiani di portale stanno in servizio 12 ore. Essi dovranno impedire l'ingresso nel tunnel a chiunque non vi è impiegato; e quello dalla parte di Göschenen dovrà sorvegliare le ruotaie della Stazione coi cambia-via dal portale fino al ponte della ferrovia sulla Reuss; e quello dalla parte di Airolo, il passaggio per Bedretto, unitamente alle ruotaie poste fra Airolo ed il portale.

Secondo il rapporto della Direzione del Gottardo al Consiglio federale, in seguito alla visita fatta il 23 dicembre passato dall'Ispettorato tecnico federale in occasione delle corse di prova, pare siansi riscontrate molte mancanze nello stato delle ruotaie nel tunnel. Le guide non erano ben disposte, nè per la direzione, nè per l'altezza; lunghi tratti non erano affatto finiti, e sopra quasi la metà della lunghezza mancava il secondo strato di ghiaia; inoltre mancavano ancora molti bolzoni d'attacco. Però nulla si opponeva, dal lato della sicurezza dell'esercizio, che questi lavori di compimento si eseguissero anche durante l'esercizio.

Per orientazione del personale dei convogli durante le corse nel tunnel, furono disposte ad ogni chilometro delle lanterne numerizzate. Per la ventilazione del tunnel, non si credette necessaria alcuna misura speciale.

Come misure speciali di sicurezza per l'esercizio sui tronchi scoperti della ferrovia del Gottardo, sono ora in via d'esecuzione dei lavori di riparo contro la caduta di pietre. Inoltre si spera di potere, in un tempo non lontano, illuminare le locomotive ed anche le vetture dei convogli colla luce elettrica. Il servizio dei cambia-via, dei segnali e delle barriere è già centralizzato, mediante un sistema patentato, ed il controllo della velocità dei convogli è fatto con apparati di contatto, mentre ancora pende la decisione per la scelta fra i differenti sistemi di freni continui. Quindi, anche dal lato della sicurezza, la Ferrovia del Gottardo è destinata ad occupare un posto saliente.

— La stessa *Gazz. Ticin.* reca:

Il sig. L. Rambert, a nome dell'Impresa Favre, smentendo l'asserzione contenuta in uno dei passati numeri della *Nuova Gazzetta di Zurigo*, secondo la quale l'Impresa stessa

avrebbe consegnato il tronco ferroviario in uno stato incompleto, per cui per il viaggio per il tunnel si dovettero, fino a questi ultimi tempi impiegare 40 minuti, osserva che l'orario di 40 minuti venne fissato dal Dipartimento federale delle ferrovie, assai prima che si sapesse in quale stato si trovava la linea del tunnel da rimettersi, e che già in dicembre questo viaggio si era effettuato senza pericolo di sorta in 25 ed in 28 minuti.

Ferrovie svizzere. — Nella seduta del 28 febbraio p. p., il Consiglio federale approvò in generale il tracciato ferroviario diretto Locle-Col-des Roches, secondo il piano ed il profilo longitudinale, presentati il 30 giugno-1 luglio 1881 dalla Direzione della ferrovia Giura-Berna-Lucerna, con alcune riserve, tra cui le seguenti:

1° È riservata la ratifica del trattato dell'11 giugno 1881 colla Francia, circa l'allacciamento ferroviario presso Col-des-Roches;

2° L'Amministrazione della ferrovia dovrà presentare un progetto per la costruzione della Stazione definitiva in Locle;

3° In Col-des-Roches si dovrà stabilire una fermata per persone, con servizio merci per Col-des-Roches e Bernets. L'Amministrazione della ferrovia presenterà su ciò un progetto.

—Parimenti fu approvato il piano finanziario, presentato dalla Direzione della ferrovia Giura-Berna-Lucerna, l'11 ottobre 1881.

Ferrovie francesi. — Il 27 febbraio p. p., presso il Ministero degli affari esteri di Parigi, furono sottoscritte tra la Francia e la Svizzera due, nuove Convenzioni di raccordo ferroviarie, l'una da Bossey-Veyrier alla Stazione di Genève-Cornavin, e l'altra da Thonon al Bouveret per S. Gingolph.

I plenipotenziarii erano: per la Francia, il sig. Jagerschmidt, ministro plenipotenziario di 1ª classe; e per la Svizzera, il sig. Kern, inviato straordinario e ministro plenipotenziario della Svizzera a Parigi.

La conclusione di questi atti, le cui ratifiche saranno scambiate contemporaneamente a quelle della Convenzione doganale e delle Convenzioni di raccordo da Annemasse a Genève-Rive e da Besançon al Locle per Morteau, sottoscritte il 14 giugno scorso, pone fine ai lavori della Conferenza internazionale, ch'era stata incaricata, nel marzo 1881, di fissare il regime doganale tra la zona franca dell'Alta Savoia ed il Cantone di Ginevra, e di collegare le ferrovie svizzere colla rete della Gompagnia Parigi-Lione-Mediterraneo.

Il tunnel sotto la Manica. — Secondo la *Pall Mall Gazette*, il Ministro della guerra inglese fece invito a tutte le persone competenti di dare alla Commissione speciale del tunnel sotto la Manica tutte le informazioni relative ai lavori intrapresi dalle due parti dello Stretto.

Secondo le già raccolte informazioni, i lavori dal lato della Francia non progrediscono in modo così soddisfacente come quelli dalla parte di Douvres. Delle infiltrazioni si sono rilevate nei pozzi, e impediscono le operazioni del traforo.

La Commissione militare inglese, nominata per eseguire un'inchiesta per ricercare se vi sia luogo ad ordinare la cessazione dei lavori per guarentire la sicurezza del paese, doveva radunarsi sabato scorso; ma ancora non sono note le sue decisioni.

Ferrovie tedesche. — Scrivono da Monaco, 3, alla *Perseveranza:*

Il Governo tedesco ed il nostro, per l'apertura della Ferrovia del Gottardo, hanno stabilito che sieno emessi dei viglietti circolari, coi quali si potrà fare il giro del Brennero e ritornare dal Gottardo, o viceversa. L'apertura della ferrovia del Gottardo sarà per le ferrovie bavaresi di grandissimo danno; per cui si pensa sempre al modo di agevolare le comunicazioni del porto di Venezia col Brennero, di questo con noi.

Ferrovie russe. — Il *Golos* annunzia che il Governo l'intenzione di far cominciare entro l'anno i lavori delle linee d'Ekaterinburg a Jumen, da Kiew a Wiasma, e d'un tronco destinato ad unire il bacino carbonifero al Don.

Ferrovie turche. — Scrivono da Costantinopoli, 21 febbraio p. p., alla *Frankfurter Zeitung*, che l'accomodamento proposto dal sig. Gescher al Governo ottomano ed alla Compagnia ferroviaria fondata dal barone Hirsch comprende i punti seguenti:

1° Il barone Hirsch rinuncia alla costruzione della linea Jamboli-Schumla e di tutte quelle che non saranno ammesse dalla *Conférence à quatre.*

2° Egli rinuncia egualmente all'indennizzo di 150 milioni di franchi per la non esecuzione delle imprese che gli erano state assicurate, fra cui i lavori al porto di Dedengatsch.

3° Il sig. Hirsch fornirà il capitale necessario per la costruzione della linea Sarembey-Nisch e della linea di Vranja, non avendo il Governo ottomano capitali sufficienti per tali imprese.

4° Il Governo s'impegna a rimborsare, dopo 50 anni, le spese di costruzione esposte dalla Compagnia, od almeno a pagare gl'interessi sul capitale di costruzione dopo il 50° anno.

5° Il sig. Hirsch, a garanzia delle spese di costruzione, ritiene come pegno la rete ferroviaria della Turchia europea, il cui esercizio gli viene rilasciato gratuitamente per 50 anni.

6° In luogo dell'annua rendita di 8,000 franchi al chilometro, convenuta anteriormente, il sig. Hirsch pagherà in una sola volta al Tesoro ottomano la somma di 20 milioni.

7° Inoltre la Porta avrebbe diritto, eventualmente, ad una parte proporzionale del prodotto eccedente gli 8,000 fr. al chilometro. —

Il suddetto corrispondente aggiunge che, se il barone Hirsch non volesse accettare tali proposte, il Governo ottomano dichiarerebbe annullata la Convenzione anteriore, fondandosi sul principio che nessuno è tenuto all'impossibile. Il sig. Hirsch, secondo la Porta, non deve poter impedire la costruzione delle linee che fossero adottate dalla *Canférence à quatre.*

Secondo lo stesso corrispondente, il detto ragionamento sarebbe approvato dalle Ambasciate di Germania e d'Austria.

Notizie Diverse

Strade comunali obbligatorie — Dalla 12ª Relazione sulle strade comunali obbligatorie, presentata da ultimo alla Camera dei deputati dal Ministro dei lavori pubblici compendiamo le seguenti notizie:

All'epoca in cui fu pubblicata la legge (30 agosto 1868) sulla viabilità obbligatoria, degli 80 mila chilom. circa, che formano la lunghezza complessiva delle strade comunali del Regno, 39 mila erano già costruiti; ne restavano da costruire 31 mila, e 10 mila da riordinare.

Nel periodo decorso dall'esecuzione di quella legge, cioè dal 1869 al fine del 1880, la lunghezza delle strade comunali costrutte risulta di quasi 8 mila chilometri; altri 8 mila erano in corso di costruzione; di 12 mila chilometri erano ultimati i progetti di costruzione.

La somma spesa fu di 159 milioni e mezzo all'incirca; alla quale spesa contribuirono:

Lo Stato, per oltre 32 milioni;

Le Provincie, per 21 milioni;

I Comuni, per 105 milioni.

Però della somma erogata dallo Stato, sia per anticipazioni, sia in sussidio ai Comuni, una parte fu già rimborsata all'Erario pubblico, un'altra parte rimane a rimborsarsi; in complesso, tra questa e quella, circa 4 milioni e 200 mila lire.

Dal confronto dello stato dei lavori nel 1868 con quello accertato alla fine del 1880 appare che, mentre a quella prima epoca, della rete stradale obbligatoria non era eseguito che il 47.20 per cento, nel 1880 il ragguaglio saliva

al 56.68; cui aggiungendo il 9.91 della parte in corso di costruzione, il 15.29 di quella per la quale son pronti progetti, e il 3.53 pei progetti in corso, si ha che l'85.41 per cento della intiera rete aveva avuto, alla fine del 1880, un principio d'esecuzione.

A completare la rete stradale obbligatoria, agli 80 mila chilometri compiti, od in corso di costruzione, conviene aggiungere altri 27 mila chilometri, con una spesa di circa 297 milioni.

La quale spesa -- considerando solo le maggiori quote — andrebbe ripartita fra le provincie: di Alessandria per circa 10 milioni, di Catanzaro per 14, di Genova per 19, di Messina, Udine, Campobasso per 6, di Novara e Potenza per 11, di Perugia per 14, di Roma per 7, di Cuneo per 14, di Cosenza per 8, di Torino per 9.

Le quote minori riguardano le provincie di Milano, Como, Rovigo, Treviso, Pisa, Mantova, Ferrara, Cremona, Forlì, per alcune delle quali la spesa rimane al di sotto di lire 50 mila, e per nessuna raggiunge quella di un milione.

La spesa che era prevista pei lavori nel 1881 ascendeva a circa lire 20 milioni.

Società industriali ed istituti di credito. — Con R. Decreto del 16 febbraio p. p. (*Gazz. Uff.* del 28 detto mese), la Società Belga, stabilita a Bruxelles, col titolo di *Société Anonyme des Tramways à vapeur interprovinciaux de Milan-Bergamo-Crémone*, col capitale nominale di L. 4,500,000, diviso in 18,000 Azioni da L. 250 ciascuna, è abilitata ad operare nel Regno, con domicilio in Alessandria; avendo nominato i suoi rappresentanti dinnanzi al Governo ed ai terzi, e destinato alle sue operazioni in Italia l'intero capitale nominale, sotto l'osservanza delle clausole e prescrizioni contenute nel suddetto decreto.

Esposizione generale Italiana in Torino. — Il Consiglio provinciale di Torino, nella seduta del 6 corr., ha approvato il concorso di L. 200,000, mediante sottoscrizione a 2000 azioni.

S. M. il Re ha accettato l'alto patronato dell'Esposizione; e nella prossima settimana sarà convocato il Comitato generale, sotto la presidenza del Duca d'Aosta.

Cotonificio veneziano. — A quanto si afferma (dice l'*Adriatico*), la Società del Cotonificio veneziano avrebbe acquistato il Campo di Marte in Venezia per collocarvi la nuova industria, ed alcune casupole circostanti per fabbricarvi i magazzini.

Il Comando militare avrebbe di buon grado aderito alla cessione, avendo trovato in Quintavalle a Castello un campo opportuno per le esercitazioni dei soldati, e che per la sua vicinanza alle principali caserme offre maggiori comodità di comunicazione e d'accesso. D'altronde, la vicinanza della Stazione marittima al Campo di Marte è di gran momento per la nuova industria, per molte ragioni che tutti comprendono.

Laboratorio centrale di elettricità a Parigi — Da un rapporto del Ministro delle poste e telegrafi, inserito nel *Giornale Officiale*, si rileva che l'Esposizione internazionele d'elettricità diede un beneficio di 325,000 fr. È noto che una Società aveva garantito lo Stato da qualsiasi perdita, a condizione che l'eventuale beneficio fosse impiegato in un'opera profittevole per lo studio della luce elettrica. Ora un decreto del Presidente della Repubblica, conformemente alle conclusioni del rapporto ministeriale, istituisce a Parigi un Laboratorio centrale d'elettricità, sotto l'alta direzione del Ministro delle poste e dei telegrafi, e consacra all'organizzazione ed alla conservazione di questo laboratorio i 325,000 fr. di beneficio realizzati dall'Esposizione.

Luce elettrica. — Il problema della luce elettrica (secondo i giornali di Milano) si può dire finalmente risolto col sistema dell'americano Edison, rappresentato in Italia, con sede a Milano, dal signor James Shepherd. Gli esperimenti che si fanno in questi giorni al teatro della Scala di Milano, sono una prova luminosa di quanto diciamo. Il signor Edison raccoglie la luce elettrica in certe lampade di sua invenzione, che si applicano ai viticci dei lampadari a gas; la luce così regolata può essere distribuita in tutte le camere di un appartamento; ad essa è tolto quel bagliore che offendeva la vista; è tolta ogni intermittenza ed ogni tremolio; è resa più colorita, tanto che può servire ottimamente per lavorare, giacchè può essere applicata alle lampade portatili, come si usa per il gas, e può essere moderata a piacimento con uno speciale rubinetto. Applicata per illuminare i teatri e per l'illuminazione delle città, oltrecchè allontanare qualunque pericolo d'incendio, si avrebbe un risparmio di spesa di quasi due terzi sul prezzo del gas.

Esplosioni di caldaie a vapore. — Il *Board of Trade* pubblica un'interessante statistica degli accidenti cagionati dalle esplosioni di generatori a vapore, durante il primo semestre del 1881.

Secondo tale statistica, questo semestre ha veduto in Inghilterra 1287 esplosioni, che hanno prodotto la morte di 227 uomini e cagionato delle ferite ad altri 555. Di queste 1287 esplosioni, 181 sono avvenute a Londra, 170 a Liverpool, 83 a Manchester e 12 a Sheffield.

In Francia, durante lo stesso semestre, si sono contate 968 esplosioni, con 121 morti e 319 feriti.

Nel Belgio le esplosioni, sempre nello stesso periodo di tempo, hanno raggiunto la cifra di 128, in Austria-Ungheria di 331, in Italia di 205 ed in Russia di 81.

Della Spagna non possiamo dir nulla, poichè in questo paese nessuno si prende la pena di fare statistiche in materie d'industria.

Corazzata Schneider. — Alla Spezia in questi giorni si è fatto un nuovo esperimento della corazzata Schneider. La corazza è uscita vittoriosa nel duello contro il cannone. Essa ebbe pochissimi danni dall'urto di tre proiettili da 32 centimetri, pesanti ciascuno 345 chilogrammi. I proiettili si ruppero contro la superficie della corazza. Dopo il fuoco, esaminata la piastra, non si trovò traccia di rottura — e neppure il cuscino sul quale essa si appoggiava, e che rappresentava il fianco di una nave — non fu avariato in nessuna parte.

Con quest'ultimo esperimento, è stata provata ancora una volta la superiorità delle piastre Schneider sulle piastre composite inglesi.

Telegrafia internazionale. — L'Ufizio internazionale delle Amministrazioni telegrafiche, residente a Berna, comunica che la Compagnia *Brazilian Submarine* e le altre Compagnie dell'America del Sud cessano di accettare, nell'indirizzo dei telegrammi, il nome del luogo di destinazione per il numero di parole impiegato dal mittente per esprimerlo, senza tener conto del numero delle lettere.

In conseguenza, dal 1° corr., tali denominazioni vengono sottomesse alle disposizioni del regolamento di Londra. ai termini del quale la loro tassazione per una parola è subordinata al limite di 10 caratteri.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Il mercato si mantenne freddo anche nella scorsa settimana riguardo ai valori ferroviarii. Le Azioni della Società delle Meridionali s'aggirarono sul 453 al 460; le Obbligazioni sul 278.75; i Boni sul 546.

Le Sarde, della serie A, rimasero intrattate a 274.25; la serie B a 271.75; le nuove a 275.75. E poco trattate furono le Pontebbane a 444.50; le Palermo-Trapani, 1ª emissione, 279.50; la 2ª emissione a 274.50; le Meridionali Austriache a 284.

Le Azioni Ferrovie Romane invariate sul 140.

A Parigi, le Azioni Lombarde, piuttosto richieste, ebbero il prezzo di 275 a 285; le Obbligazioni Vittorio Emanuele quotate a 275.50 e 276.0. Le Azioni Ferrovie Romane quasi nominali sul 150; le Obbligazioni sul 250 a 253.

CONVOCAZIONI

Manifattura di lana in Borgosesia. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 20 corr. in Torino (Borsa), per la relazione del Consiglio e rapporto dei revisori dei conti, per approvazione del bilancio 1881 e deliberazioni relative, e per la nomina di amministratori e revisori dei conti pel 1882.

Banca Tiberina. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 21 corr. in Torino (Borsa), per la relazione del Consiglio d'amministrazione e dei censori, per approvazione dei conti del 1881 e relativo dividendo, e per la nomina di 5 amministratori e 3 censori.

Banca generale. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 21 corr. in Roma (via Plebiscito. 107), per la relazione del Consiglio d'amministrazione e dei revisori dei conti del 1881, e relative deliberazioni, e per la nomina di consiglieri e revisori pel 1882.

Società anonima per la ferrovia Sassuolo-Modena-Mirandola-Finale. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale straordinaria pel giorno 24 corr. in Modena, sede sociale (corso Vittorio Emanuele, 20), per la nomina dei revisori del bilancio 1881, e per modificazioni allo statuto sociale.

Società anonima della Strada ferrata da Alessandria ad Acqui. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 30 corr. in Firenze (via Bufalini, 24), per la relazione del Consiglio d'amministrazione, per approvazione del resoconto 1881, e per la rinnovazione del Consiglio d'amministrazione, a termini dello statuto sociale.

Società anonima della Strada ferrata da Torreberetti al Gravellone presso Pavia. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 31 corr. in Firenze (via Bufalini, 24), per la relazione del Consiglio d'amministrazione, per approvazione del resoconto 1881, e per rinnovazione del Consiglio d'amministrazione, a termini dello statuto sociale.

Società anglo-romana per l'illuminazione a gas di Roma. - Gli azionisti sono convocati in adunanza generale ordinaria e straordinaria pel giorno 5 aprile p. v. in Roma, sede sociale (via della Scrofa, 117), per il rapporto del gerente e del Consiglio di sorveglianza pel 1881, per approvazione dei conti del 1881 e dividendo relativo, e per modificazioni allo statuto sociale.

VERSAMENTI

Cartiera italiana. — Gli azionisti sono invitati ad effettuare il 5° versamento di L. 50 per Azione di nuova emissione, dal 10 corr. presso la sede in Torino.

Strada ferrata di Pinerolo. — Gli azionisti sono invitati a versare il 5° decimo in L. 25 per Azione, dal 20 a tutto 31 corr. mese, al Banco di Sconto e Sete in Torino.

Avvisi d'Asta

Il 15 corr., presso la Prefettura di Ferrara, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto dell'ingrossamento e costruzione di banca a parte della Coronella Palantone ed al froldo Caselle, e tratti successivi dell'argine maestro a destra di Po, della lunghezza di m 2,335.70, in diminuzione dell'importo di L 63,730.94, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 3,500; le altre condizioni d'asta eguali a quelle dell'incanto primitivo.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura medesima, si procederà pure al deliberamento definitivo dell'appalto dell'ingrossamento e costruzione di banca alle Coronelle Ravalle e Pastora, e tratti successivi d'argine maestro di Po, della lunghezza di m. 3,176, in diminuzione dell'importo di lire 49,336 36, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 2,500, ed altre condizioni come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Napoli, si procederà al definitivo deliberamento della riparazione e manutenzione delle opere d'arte nel porto di Baia, in diminuzione dell'importo di L. 46,988.43, così ridotto pei ribassi già offerti. Lavori da eseguire entro 5 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 3,000, cauzione definitiva L. 5,500, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Il 16 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Caserta, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale manutenzione della strada consortile da Capua per Grazzanise al quadrivio di Arnone, della lunghezza di m. 11,600, per il presunto annuo canone di L. 11,600. Deposito interinale L. 1,500, cauzione definitiva eguale ad un'annata del canone deliberato, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione medesima, si terrà pure un'asta per la sessennale manutenzione della strada provinciale di Benevento, 1° tratto da Acerra a Cancello, compresa la circonvallazione di Acerra, della lunghezza complessiva di m. 7,869, per il presunto annuo canone di L. 10,400. Deposito interinale L. 1,000, cauzione definitiva come sopra.

— Il 17 detto mese, presso il Municipio di Genova, si terrà un'asta per l'appalto della quadriennale manutenzione delle pavimentazioni, chiaviche e lavori accessorii, per l'annuo canone di L. 54,000. Deposito interinale L. 6,000, oltre L. 2,000 per spese d'asta e contratto.

— Il 18 detto mese, presso il Municipio di Parma, si terrà un'asta per l'appalto della manutenzione delle strade principali e secondarie della città, colla sistemazione dei borghi, e costruzione di marciapiedi, ecc., a termini del relativo Capitolato, per il complessivo importo di L. 53,375.65. Deposito interinale L. 5,000 in valuta legale.

— Il 20 detto mese, presso il Municipio di Sanremo, si terrà un'asta per l'appalto del prolungamento di via Roma, a partire dalla via Gaudio sino all'incontro di via Ruffini, per il presunto importo di L. 71,162.62. Lavori da eseguire entro 7 mesi dalla consegna. Deposito cauzionale L. 7,000 in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Campobasso, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale manutenzione di varii tronchi di strade provinciali, della lunghezza complessiva di chil. 125, per il presunto annuo canone di L. 450 al chilometro, a termini del relativo Capitolato. Deposito interinale L. 5,000 in valuta legale; cauzione definitiva mediante beneviso fideiussore.

— Il 21 detto mese, presso la Prefettura di Piacenza, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della sistemazione dell'arginatura del 1° comprensorio del Po, superiormente alla Chiavica dell'Isola fino alla Chiavica Fossinella, in diminuzione dell'importo di L. 50,442.91, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 120 giorni dalla consegna. Deposito interinale L. 1,800, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Il 22 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Catanzaro, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della novennale manutenzione (dal 1° aprile 1882 al 31 marzo 1891) del tronco della strada nazionale, compreso fra il ponte Angitola e la marina di Soverato, della lunghezza di m. 61,676, in diminuzione del presunto importo di L. 20,375.55, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 3,000, cauzione definitiva eguale alla metà dell'annuo canone deliberato, ambedue in numerario o rendita D. P.

Appalti deliberati.

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto, per conto delle Ferrovie Meridionali, la costruzione del ponte metallico sulla Nera.

G. PASTORI *Direttore-proprietario*, *responsabile*.

ANNUNZI

PROVINCIA DI TORINO

DEPUTAZIONE PROVINCIALE

Avviso di seguìto deliberamento

Negl'incanti tenutisi oggi, nell'Ufficio Provinciale, a tenore del precedente Avviso d'Asta, per l'Appalto della manutenzione triennale della Strada Consortile amministrata dalla Provincia da Chivasso a Ozegna, essendosi ottenuto il ribasso di L. 7.50 per cento sull'ammontare dell'Appalto, ebbe luogo il deliberamento pel prezzo annuale di L. 7,215.00.

Il termine utile per fare la diminuzione non minore del *Ventesimo* al prezzo suddetto di deliberamento scade il giorno di Sabbato 11 Marzo prossimo a mezzodì.

Torino, li 27 Febbraio 1882.

PER LA DEPUTAZIONE PROVINCIALE

Il Segretario Capo della Provincia
C. BACCALARIO.

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE
STRADE FERRATE MERIDIONALI

La Direzione Generale delle Ferrovie Meridionali avverte i Signori possessori delle Obbligazioni Sociali Serie *D*, che Essa accetta sin d'ora le Obbligazioni stesse per munirle del nuovo foglio di tagliandi.

Firenze, 1 Marzo 1882.

CITTÀ DI TORINO

Stabilimento dei MOLINI detti di DORA o dei MOLASSI ed annessi LOCALI e FABBRICATI dei FORNI

AVVISO PREVENTIVO DI VENDITA

Allo scopo di lasciare campo a migliore utilizzazione di una considerevole forza motrice, fornendo in pari tempo largamente i mezzi d'impianto e di conveniente sviluppo di una grande industria, la Città di Torino esporrà in vendita, in quel giorno che verra indicato, non prima dal 15 aprile prossimo, a pubblici incanti, due suoi Stabilimenti coerenti, e formanti un complesso, suscettivo però di divisione, posti nell'abitato, cioè:

a) I *Molini* detti *di Dora* o *Molassi*, composti di fabbricati e siti annessi, della superficie di metri quadrati 6764 circa, con annesso salto, servito da corso d'acqua di proprietà municipale, che derivato dal fiume Dora al luogo detto *La Pellerina*, dopo aver soddisfatto agli altri oneri pubblici e privati, coll'aggiunta delle acque del Canale detto della *Ficca Nuova* o *Meana*, parimenti derivato dal torrente Dora, attraverso lo Stabilimento da ponente a levante, e che, tenuto conto delle eventualità naturali e convenzionali, può risultare in media di litri 5250 per ogni minuto secondo, con una caduta di oltre metri tre; il tutto, compresi i meccanismi ed accessori, con 42 palmenti mossi da 18 ruote, ed i fabbricati e locali per uso di magazzini e lavoratura di farine.

b) I fabbricati e dipendenze detti *I Forni*, della superficie di metri quadrati 4886 circa, composti di una manica semplice a due piani verso pubblico vicolo; di altra manica centrale a tre piani contenente i Forni, e di due navate laterali ad un piano; dell'Oratorio di San Martino; e di tettoie; con annesso uso di forza motrice di quattro cavalli teorici circa, sul canale scaricatore di quello detto *delle Fontane*.

L'acquisitore potrà valersi della forza motrice e dello Stabilimento di cui alla lettera *a* per macinazione di cereali, o per qualsivoglia altra industria, e dello Stabilimento di cui alla lettera *b* per qualunque uso.

La relativa asta si farà in due Lotti in base:

Pel Lotto I, comprendente i *Molini* di Dora o *Molassi*, alla somma di L. 420,000 per l'area e pei fabbricati, oltre al canone annuo fisso di L. 9000 per la forza motrice;

Pel Lotto II, comprendente i Fabbricati e locali dei *Forni*, alla somma di L. 140,000, oltre al canone annuale fisso di L. 120 per la forza motrice.

In caso di mancanza o d'insufficienza di offerte pel Lotto I, l'asta sarà dichiarata deserta, e non si procederà più all'incanto del Lotto II; verificandosi il deliberamento, separatamente, di ambedue i Lotti, si esporranno riuniti a nuova asta sul complesso dei due prezzi risultati dai singoli deliberamenti.

Per maggiori informazioni in proposito dell'annunziata vendita, e per comunicazione del relativo Capitolato, dirigersi all'Uffizio municipale X (Lavori pubblici).

Torino, dal Palazzo Municipale, addì 4 febbraio 1882.

Il Sindaco
L. FERRARIS.

Il Segretario
Avv. PICH.

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Romane, volendo addivenire all'aggiudicazione dell'accollo dei lavori da eseguirsi per la deviazione e rialzamento della via Tiburtina al Portonaccio, chilometro 4,115 della linea Roma-Orte, con cavalcavia sulla linea stessa, apre una gara a schede segrete per coloro che volessero concorrere all'accollo medesimo.

Il Capitolato d'oneri, registrato a Firenze il 23 andante al N. 806, ed al quale sono uniti N. 5 disegni, è visibile nell'Ufficio dell'Ing. Ispettore Capo della 3.a Sezione del Mantenimento, posto al piano superiore della Stazione di Roma.

Per essere ammesso al concorso, ogni concorrente dovrà depositare nella Cassa Centrale in Firenze, o presso il Sotto Cassiere di Roma la somma di L. 6000 in danaro od in Cartelle del Debito Pubblico valutate al corso del giorno, od anche in Obbligazioni delle Ferrovie Romane garantite dal Governo.

Le offerte, in busta suggellata, dovranno pervenire alla Direzione Generale delle Ferrovie Romane in Firenze non più tardi delle ore 12 meridiane del giorno 14 Marzo p. v.

Sulla busta, di ciascuna offerta, oltre alla firma del concorrente, dovrà esservi l'indicazione:

Offerta pei lavori relativi alla deviazione della Via Tiburtina al Portonaccio.

L'Amministrazione non s'intende vincolata a scegliere fra i concorrenti il minore offerente, e può anche rifiutare tutte le offerte qualora non le giudichi di sua convenienza.

L'aggiudicazione definitiva dell'accollo s'intende però subordinata alla sanzione del Governo.

Firenze, 25 Febbraio 1882.

LA DIREZIONE GENERALE.

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Romane volendo procedere all'accollo dei lavori di consolidamento alla frana Castagna sulla linea FOLIGNO-FALCONARA, apre una gara a schede segrete fra coloro che volessero concorrervi.

Il Capitolato, registrato a Firenze il 28 Febbraio 1882 al N. 879, ed al quale sono uniti N. 2 disegni, sarà ostensibile nell'Ufficio dell'ingegnere Ispettore Capo della 2ª Sezione del Mantenimento situato alla Stazione Centrale di Firenze.

Ogni concorrente, per essere ammesso alla gara, dovrà fare nella Cassa Centrale dell'Amministrazione Sociale in Firenze, o presso il Gestore di Roma, o quello di Foligno, una cauzione provvisoria L. 3500 in denaro ovvero in rendita del valore corrispondente al corso del giorno in Cartelle del Debito Pubblico al Portatore od in titoli della cessata Società delle Ferrovie Romane direttamente garantiti dallo Stato.

Ogni concorrente dovrà presentare alla Direzione Generale la sua offerta firmata, redatta in carta da bollo di una lira, con la indicazione del ribasso offerto, non più tardi delle ore 12 mediane del giorno 15 corrente.

La busta sigillata contenente l'offerta, oltre la firma del concorrente, dovrà portare l'indicazione:

Offerta per i lavori di consolidamento alla frana Castagna.

Insieme all'offerta quei concorrenti che non avessero dei lavori in corso per conto dell'Amministrazione, dovranno presentare un Certificato di idoneità di data non anteriore a sei mesi e rilasciato da un Ingegnere Capo delle Ferrovie o del Genio Civile, o di un Ufficio Tecnico Provinciale.

L'Amministrazione si riserva piena libertà di scegliere fra gli offerenti quello che crederà preferibile sotto tutti i rapporti, quand'anche questi non avesse offerto il maggior ribasso, e ciò senza alcun obbligo di dichiararne i motivi; essa si riserva del pari la facoltà di rifiutare anche tutte le offerte, volendo rimanere perfettamente libera.

L'aggiudicazione definitiva dell'accollo s'intende però subordinata alla sanzione del Governo.

Firenze, 4 marzo 1882.

LA DIREZIONE GENERALE.

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Romane volendo procedere alla costruzione di metri lineari 7703 di muri a secco per chiusura della linea Magione-Terontola, apre una gara a schede segrete fra coloro che volessero concorrervi.

Il Capitolato registrato a Firenze il 28 Febbraio 1882 al N. 880 ed al quale è unito un disegno, sarà ostensibile nell'Ufficio dell'Ingegnere Ispettore Capo della 2ª Sezione del Mantenimento, situato alla Stazione Centrale di Firenze.

Ogni concorrente per essere ammesso alla gara dovrà fare nella Cassa Centrale dell'Amministrazione in Firenze o presso il Gestore di Roma o quello di Foligno, una cauzione provvisoria di L. 2000 in danaro ovvero in rendita del valore corrispondente al corso del giorno in Cartelle del Debito Pubblico Italiano, al Portatore od in Titoli della cessata Società delle Ferrovie Romane direttamente garantiti dallo Stato.

Ogni concorrente dovrà presentare alla Direzione Generale la sua offerta firmata, redatta in carta da bollo di una lira, con la indicazione del ribasso offerto, non più rardi delle ore 12 meridiane del giorno 15 corrente.

La busta sigillata contenente l'offerta dovrà, oltre la firma del concorrente portare l'indicazione:

Offerta per la costruzione di muri a secco fra Magione e Terontola.

L'Amministrazione si riserva piena libertà di scegliere fra gli offerenti quello che crederà preferibile sotto tutti i rapporti, quand'anche questi non avesse offerto il maggior ribasso, e ciò senza alcun obbligo di dichiararne i motivi; essa si riserva del pari la facoltà di rifiutare anche tutte le offerte, volendo rimanere perfettamente libera.

L'aggiudicazione definitiva dell'accollo s'intende però subordinata alla sanzione del Governo.

Firenze, 4 marzo 1882.

LA DIREZIONE GENERALE.

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Romane volendo procedere alla costruzione di un piano caricatore scoperto alla Stazione di Pisa, apre una gara a schede segrete per coloro che volessero concorrervi.

Il Capitolato, registrato a Firenze il 25 andante al N. 842 ed al quale sono uniti N. 2 disegni, sarà visibile nell'Ufficio dell'Ing. Ispettore Capo della 1.ª Sezione del Mantenimento, situato alla Stazione Centrale di Firenze.

Ogni concorrente, per essere ammesso alla gara, dovrà fare nella Cassa Centrale dell'Amministrazione in Firenze, una cauzione provvisoria di L. 1000 in danaro ovvero in rendita del valore corrispondente al corso del giorno, in Cartelle del Debito Pubblico Italiano al portatore, od in Titoli della cessata Società delle Ferrovie Romane, direttamente garantiti dallo Stato.

Ogni concorrente dovrà presentare alla Direzione Generale, in busta suggellata, la sua offerta firmata, redatta in carta da bollo da una lira, con la indicazione del ribasso offerto, non più tardi delle ore 12 meridiane del giorno 15 Marzo.

La busta contenente l'offerta dovrà, oltre la firma del concorrente, portare l'indicazione:

Offerta per la costruzione di un Piano caricatore a Pisa.

Insieme all'offerta i concorrenti che non avranno già in accollo dei lavori in corso sulle linee dell'Amministrazione, dovranno presentare un Certificato d'idoneità rilasciato da un Ispettore o Ingegnere Capo delle Ferrovie o del Genio Civile o di un Ufficio Tecnico Provinciale.

Tale certificato sarà di data non anteriore a 6 mesi, e indicherà le opere eseguite dal concorrente.

L'Amministrazione si riserva piena libertà di scegliere fra gli offerenti, quello che crederà preferibile sotto tutti i rapporti, quand'anche questi non avesse offerto il maggior ribasso e ciò senza alcun obbligo di dichiararne i motivi; essa si riserva del pari la facoltà di rifiutare anche tutte le offerte, volendo rimanere perfettamente libera.

L'aggiudicazione definitiva dell'accollo s'intende però subordinata alla sanzione del Governo.

Firenze, 3 Marzo 1882.

LA DIREZIONE GENERALE.

REVUE BRITANNIQUE

REVUE INTERNATIONALE.

Sommaire des matières contenues dans la livraison de février 1882:

Politique contemporaine — Sénat et scrutin de liste.
Romans — **Mœurs.** — Les Cosaques. Scènes de la vie de frontière au Caucase (2 er extrait).
Biographie — **Critique religieuse.** — Le doyen Stanley.
Hygiène — **Voyages** — Le konmiss et les jumenterier kirghises.
Miscellanées. — Le roman d'un historien.
Histoire religieuse. — L'église hellénique (2.e article). — Pensées diverses.
Correspondances de la Revue Britannique. — *Nouvelles des sciences, de la littérature, des beaux-arts, du commerce, etc., etc.*
Correspondance d'Allemagne — Les questions religieuses au Parlement — *L'histoire d'Allemagne au temps de la Réforme*, par M. Janssen — Poésies de M. Eck — Chansons populaires de la guerre de Trente ans — Nouvelles, de MM. Keller, Heiberg, Paul Lindau — La deinture religieuse, Hoffmann et Munkaczy — Nouvelles des théâtres — La machinerie théâtrale — La crémation en Allemagne — Mort d'Auerbach.
Correspondance d'Amérique — Le verdict et l'arrêt dans l'affaire Guiteau — La politique extérieure des Etats-Unis — Le panaméricanisme de M. Blaine — Le canal interocéanique — Le Congrès et la ligue irlandaise — A bas la polygamie — Sympathie pour les juifs — Accident du chemin de fer et incendie — Finances et commerce — Reflux de l'or — Population de New-York.
Correspondance d'Orient. — Une tempête printanière — La note des quatre puissances — Où est le droit et où est la force — Les Abyssiniens sur la frontière d'Egypte — Le mouvement national et les coups de bâton — Le général Skobeleff — L'agitation des pays jugo-slaves — Lutte entre l'esprit oriental et l'esprit occidental — Actes de faiblesse de l'Autriche — Panslavisme et pangermanisme, chances respectives — Le Hakikat et le piège tendu à M. Gambetta — L'insurrection de l'Yémen.
Correspondance d'Italie — La note des quatre puissances; initiative par l'Italie — Le dessous des cartes — L'Italie et l'insurrection jugo-slave — Pas de Dulcigno — Une société de suspicion mutuelle — Le comité de la ligue arabe à Rome — Mystification carnavalesque — L'ex-vice roi d'Egypte et la presse italienne — L'Italie et le panislamisme, moyen d'action de M. de Bismark — Une clef pour deux portes — Le journal la *Rassegna* — Deux romans politico-religieux — Un portrait de Cléopâtre.

TORINO, 1881
Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*
Via Finanze, 13.

G. Pontoi Direttore responsabile

Anno XV. Mercoledì 15 Marzo 1882. N. 11.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — Torino.

I TRASPORTI FERROVIARII

ed il nuovo Codice di commercio

(Contin. — V. N. 10).

(Seguito del discorso dell'on. Genala). — Ora permettetemi, signori, due considerazioni di un altro ordine su questo tema.

Quando fu compilato il progetto del Codice di commercio, vennero sentite le Camere di commercio, e queste risposero in vario senso: parecchie espressero quel voto, che venne formulato con l'articolo 412. E fu principalmente per suggerimento di queste, che l'articolo venne vivo nel progetto primitivo del Codice.

Le Amministrazioni ferroviarie non furono punto interrogate. Diguisachè il Codice di commercio venne compilato, e vi s'introdussero disposizioni eccezionali e restrittive sui trasporti per ferrovia, senza avere nemmeno uditi gli esercenti delle Strade ferrate; non ostante che fino dal 1878, e potrei quasi dire dal 1876, una grandissima Azienda, quella dell'Alta Italia, venga esercitata per mezzo degli impiegati dello Stato. Nessuno degli amministratori fu allora sentito.

Fatto il progetto, venne davanti al Senato. Il Senato sorvolò sulla materia dei trasporti. Ed anzi rammento che l'onorevole relatore della Commissione senatoria, arrivato al punto di esaminare i contratti di trasporto per strada ferrata, fece brevissime osservazioni su uno o due punti; suscitò una questione, ma non la risolvette; e n'uscì concludendo che, siccome fra breve doveva essere compiuto il lavoro della Commissione d'inchiesta ferroviaria, così il Senato invitava il Governo a prendere in considerazione le proposte che questa avrebbe fatto. Ed il Senato approvò bensì col suo voto il Codice, ma nel tempo stesso, mercè la riserva scritta nella sua Relazione, tenne incerta, in sospeso, quella parte del titolo decimoterzo, che si riferisce ai trasporti ferroviarii.

Votato dal Senato, il progetto venne presentato a questa Camera. La Commissione per l'inchiesta ferroviaria terminò finalmente il suo lavoro; la Relazione sua fu pubblicata parecchi mesi or sono, e fu mandata ai membri della Commissione pel Codice di commercio.

Forse questa aveva già deliberato di non entrare nella discussione particolareggiata del Codice, desiderosa di affrettarne l'approvazione, perchè la somma dei beni era maggiore della somma dei mali. Ne seguì che tutto quello che la Commissione d'inchiesta ferroviaria aveva raccolto nelle gravi discussioni suscitate nelle sedute pubbliche fin da quattro anni fa, che poi aveva meditato nelle sue adunanze, e che poi nella Relazione aveva esposto compendiosamente, ma incisivamente, indicando i punti più importanti, la Commissione pel Codice di commercio non tenne in verun conto, non ne fece nemmeno parola. E nemmeno riesaminò la questione, dopo che le Amministrazioni delle strade ferrate (delle quali, non più una sola, ma due ormai erano divenute governative) presentarono d'accordo le loro osservazioni contro alcuni articoli del progetto del Codice di commercio; le quali in parte approvo ed in parte non approvo, ma che erano e sono certamente meritevoli di tutta l'attenzione del Governo e della Commisssione.

È egli veramente necessario di pubblicare il Codice di commercio tal quale, respingendo ogni proposta, solamente perchè la somma del bene ci sembra maggiore della somma del male? Veramente questa ragione mi persuade poco, e si potrebbe invocarla per ogni legge. Non vi è forse disegno di legge che venga proposto dal Governo alla Camera, tranne pochissime eccezioni, in cui la somma del bene non sia maggiore della somma del male: altrimenti converrebbe dire che i Ministri vanno ordinariamente a ri-

troso, e propongono leggi piene di errori e cagioni di danni Questo non è ammissibile; e ne fa prova anche il considerare che delle molte leggi proposte, quelle respinte dalla Camera sono relativamente pochissime, forse non raggiungono il quattro o il cinque per cento.

Quindi questo motivo non mi persuade; piuttosto mi preoccuperebbe la discussione articolo per articolo, e la improvvisazione degli emendamenti. Ma io fortunatamente non ho bisogno di entrare nella grossa questione, se il Codice debbasi approvare, oppur no, senza una discussione particolareggiata; credo che si possa, in questa speciale materia da me toccata, fare una proposta tutta speciale, ed è questa: io non propongo alla Camera di risolvere la questione in un senso opposto a quello in cui il Codice la risolve, ma proporrei soltanto di non risolverla ora, e quindi di resecare, di stralciare i due articoli 411 e 412 dal progetto del Codice di commercio. Ecco le ragioni che a ciò mi muovono. Innanzitutto, la gravità della materia, non interamente meditata nè dall'altro ramo del Parlamento, nè da questo, nè dalla sua Commissione. In secondo luogo, il fatto che tra breve deve essere presentata alla Camera la legge sulle tariffe e sull'esercizio ferroviario, che sarà sede opportuna per l'argomento della responsabilità. Quando avremo determinato la misura, le norme, i criterii delle tariffe, potremo stabilire con cognizione di causa i casi e la misura della indennità per ritardi, avarìe, perdite, ed il modo d'accertare e liquidare i danni.

È giusta l'osservazione, che fu fatta, essere la Strada ferrata una impresa speciale di trasporti; ma, appunto perchè questo è giusto, bisogna considerare i trasporti per ferrovia in tutte le relazioni e connessioni loro; non bisogna cominciare, permettetemi l'espressione, dalla coda, e stabilire divieti ed immobilizzare nel Codice la responsabilità, prima ancora di avere esaminata l'ardua materia delle tariffe. Vorreste forse impedire la formazione delle tariffe speciali? Andreste a ritroso di tutto il movimento moderno. L'industria ferroviaria ha bisogno di muoversi, di progredire, piegarsi facilmente ai veri bisogni del traffico; ed invece, con queste disposizioni, la mettereste nei ceppi.

Noi lasciamo liberi, sapete che cosa? I *tramways*. Fu detto a ragione che siamo nelle ferrovie, peggio che Francesi; nei *tramways*, Americani. Il *tramway* può trasportare le merci come vuole, stabilire le tariffe che vuole, fare i treni che vuole; non paga tasse, non fa servizii gratuiti, ecc.; le Strade ferrate invece pagano tasse speciali, sono legate dalle tariffe normali, non possono aumentarle mai e nemmeno diminuirle, se non vi sono autorizzate per decreto del Governo; i treni, la velocità, gli orarii sono determinati dal Governo. E non vi basta? Legando vieppiù le mani agli esercenti della industria ferroviaria, e lasciandole libere agli esercenti dei *tramways*, che sono pure vie ferrate, è facile arguire quali ne saranno le conseguenze finanziarie, quale danno ne verrà all'industria ferroviaria, tanto se essa venga esercitata dal Governo, quanto se venga esercitata da una Società; poichè non è la diversità della persona giuridica, alla quale è commesso l'esercizio, che può rendere diversi gli effetti economici del voto che voi siete per dare.

A me pare che il Governo dovrebbe acconsentire che questi due articoli venissero stralciati dal Codice, anche perchè il Ministro dei lavori pubblici ha già fatto approntare le nuove tariffe, ed in queste sono riprodotte e migliorate molte di quelle norme provvidissime, che l'esperienza ha ormai consacrato, e che verrebbero ciecamente annullate con gli articoli 411 e 412 del Codice di commercio.

Ora io chiedo che il Governo mediti più maturamente quello che ci ha proposto; prego la Commissione del Codice di commercio ad interrogare ed a porsi d'accordo colla Commissione delle tariffe e dei trasporti. Per dar tempo a questi ulteriori studii ed a questi accordi, nonchè per discutere il tema della responsabilità speciale delle Strade ferrate, quando tutta la materia delle tariffe ferroviarie sarà davanti alla Camera (giacchè, ripeto, la tariffa è il prezzo del trasporto, e gli oneri del vettore debbono essere in equo rapporto col prezzo ch'egli riceve), io chiedo al Governo di stralciare i due articoli 411 e 412 del progetto. (*Bene! Bravo!*)

. . . .

Cavalletto. — È deplorabile che l'ordinamento che aveva stabilito l'onorevole e compianto Bettino Ricasoli, quando fu Presidente del Consiglio dei ministri, per coordinare insieme i diversi Ministeri, e per rendere l'azione dei Ministri concorde, armonica ed omogenea, sia stato ben presto dimenticato e del tutto abbandonato. Le nostre Amministrazioni centrali camminano fra loro indipendenti affatto, come fossero fra loro straniere e quasi avverse; e questo è un gravissimo e dannoso difetto. Quando vi sono argomenti, proposte e questioni che interessano i servizii di parecchie delle nostre Amministrazioni, i Ministri rispettivi devono sempre mettersi d'accordo, ed il Presidente del Consiglio deve coordinarli nella loro azione. Questa era l'idea dell'onorevole Bettino Ricasoli; e, abbandonata questa idea, noi abbiamo ora il gravissimo inconveniente, che qui si presentano spesse volte disegni di legge i quali, se servono ai parziali intendimenti di un'Amministrazione, sono qualche volta in contraddizione cogl'interessi delle altre.

È veramente strano e singolare che si proponga un Codice di commercio, senza sentire previamente e senza mettersi d'accordo col Ministro dei lavori pubblici: che si dimentichi in questo Codice un servizio pubblico importantissimo, quale è quello dell'esercizio delle ferrovie. È veramente strano il fatto che, dopo che il progetto del nuovo Codice di commercio fu approvato dal Senato, il Ministro dei lavori pubblici siasi accorto che degl'interessi speciali delle Ferrovie non vi si faceva parola, ed abbia, soltanto dopo questa approvazione data dal Senato, invitato i Direttori generali delle nostre Ferrovie a dire la loro opinione su d'esso. Infatti, io ho qui presente il Memoriale compilato d'accordo da questi Direttori delle nostre Ferrovie, e presentato, dico, per invito del Ministro dei lavori pubblici.

Questi, riconosciuta l'oblivione in cui erano state lasciate le Amministrazioni delle strade ferrate, fu sollecito ad invitarle a formulare il loro avviso in una Memoria, che avrebbe preso tosto in considerazione ed appoggiata presso il Ministro di grazia e giustizia. Questi Direttori delle Ferrovie, i quali, tranne uno, rappresentano ormai l'Amministrazione governativa (perchè, tranne il Direttore generale delle Ferrovie Meridionali, gli altri due sono rappresentanti del Governo per le Ferrovie dell'Alta Italia e delle Romane, che si esercitano ora per conto dello Stato), questi Direttori, dico, presentano il loro Memoriale, che poi non è preso in considerazione Eppure esso è un Memoriale scritto con molta competenza, con molta opportu-

nità di osservazioni e di rimarchi sul nuovo Codice di commercio.

Che conto si è tenuto di questo Memoriale, presentato dietro invito del Ministro dei lavori pubblici, che doveva appoggiarlo presso il Ministro di grazia e giustizia? Finora, da quello che ho capito in questa discussione, non se n'è tenuto alcun conto. Io non entrerò a discorrere dei diversi rimarchi, delle osservazioni e delle critiche fatte da questi Direttori generali, uomini competenti, sul nuovo Codice di commercio, che proponesi alla nostra sanzione. Ne parlò magistralmente l'onorevole Genala, e, se io volessi entrare in questo argomento, ripeterei malamente quello che egli ha già esposto con tanta chiarezza, con tanta forza ed officacia di ragionamenti e di dimostrazioni. Io soltanto vorrei che, giacchè è citato in questo Memoriale l'onorevole nostro collega Spantigati, ci dicesse egli il suo parere in merito a queste questioni.

SPANTIGATI. — Domando di parlare.

CAVALLETTO. — Egli è uomo assai competente in questa materia, e conosce molto l'argomento in questione.

L'onorevole Varè fece molti rimarchi e critiche ai compilatori di questo Codice di commercio, e li rimproverò di aver dimenticato le disposizioni di altri Codici di commercio di paesi e di Stati, coi quali noi abbiamo continue relazioni, specialmente per i trasporti ferroviarii. L'onorevole Varè ricordò, per esempio, il Codice di commercio della Germania, accettato pure dall'Austria-Ungheria, e da noi imperfettamente ora imitato. Ed a proposito di questo Codice germanico di commercio, citerò un passo del Memoriale dei Direttori delle nostre Ferrovie, il quale passo io credo dimostri abbastanza evidentemente quale e quanto sia il difetto, rispetto alle Ferrovie, del nuovo Codice di commercio che ci viene qui proposto. In questo Memoriale è detto: « Comparando il Codice germanico col progetto di quello italiano, subito vedesi come quello sia stato preso essenzialmente a modello: con questa unica però, ma capitale differenza, che si adottarono da noi tutte le disposizioni della legge germanica scritta pel vettore comune, e si eliminarono pressochè tutte le altre molte, saviamente poste accanto alle prime, per le Ferrovie.

« Infatti, il Codice germanico, sebbene nell'articolo 423 vieti, in massima, ogni limitazione di responsabilità, negli articoli 424-430 sancisce tuttavia tali e sì gravi deroghe al principio, quanto alle Strade ferrate, che ben può dirsi costituire per queste un Diritto speciale; poichè, in caso di perdita o di avaria (articolo 396), ammette bensì il risarcimento del danno emergente, ma « tenuto per base il valore mercantile della merce », e non oltre questo limite, precludendo così la via ad una infinità di maggiori pretese, che si verificherebbero ad ogni passo. Sancisce il subingresso del vettore successivo a quello cedente (articolo 401), ma di conformità « al contratto di trasporto con questo ultimo ». Eccezionalmente non esclude il reclamo per avaria latente (articolo 408), ma vuole che abbia luogo *senza ritardo*; ed ammette (articolo 428) che le Ferrovie possano pattuire la irricevibilità del reclamo dopo quattro settimane dalla resa. Impone alle Ferrovie l'obbligo di sopperire ad ogni trasporto (articolo 422), ma sol quando gli « ordinarii mezzi di trasporto della Ferrovia bastino ». Esclude esso pure (articoli 424, 427) ogni deroga di regolamento a certe norme fondamentali di legge; ma tempera assai il rigore del principio, ammettendo la pattuizione di una indennità limitata, così pel valore della merce, come pel ritardo nell'arrivo, ed ammettendo pure che quest'ultimo si possa convenire risarcito colla perdita del nolo o di una parte di esso ». Ed altre osservazioni si fanno, che tralascio.

Ora noi, col nostro Codice di commercio, mettiamo le condizioni delle nostre Strade ferrate, rispetto alle straniere, colle quali abbiamo continue relazioni e contatti, in uno stato d'inferiorità e di passività. Noi, per farci cavallerescamente i paladini d'ideali dottrinarii, dimentichiamo la pratica degli affari, e rendiamo il nostro paese sempre soccombente rispetto agli interessi stranieri. Siamo una volta zelanti degl'interessi nazionali; e quando vediamo che gli stranieri adottano condizioni speciali, che a noi possono riuscire dannose, dobbiamo provvedere ai nostri interessi.

Si è per ciò che mi associo alle osservazioni fatte dall'onorevole Genala, e le appoggio completamente.

. . . .

SPANTIGATI. — L'onorevole Cavalletto mi provoca, con parola troppo cortese, ad intervenire in questa discussione. A me pareva di avere soddisfatto anticipatamente al desiderio suo; imperocchè nel Memoriale rivolto al Governo dai rappresentanti delle diverse Aziende ferroviarie, dove trovò ricordato il mio nome, egli ha potuto vedere che nella Commissione, che ebbe dapprima a studiare il progetto nuovo del Codice di commercio, io sostenni che tutto quanto si riferisce alle discipline dei trasporti ferroviarii dovesse essere oggetto di leggi speciali, nè si potessero questi trasporti alle discipline del Diritto comune ragionevolmente e convenientemente sottoporre. Però, poichè sono stato dalla cortesia dell'amico mio personale, l'onorevole Cavalletto.....

CAVALLETTO. — E politico (*Ilarità*).

SPANTIGATI... tratto nella discussione presente, piglierò l'occasione per manifestare la preoccupazione mia, che per avventura questo progetto di Codice che stiamo discutendo, e nel quale pur sono molte notevoli ed utilissime innovazioni, abbia bisogno ancora in alcune sue parti di essere a maggior perfezione ridotto.

Signori, non dobbiamo dissimulare a noi, che oggi stiamo discutendo la riforma della riforma; imperocchè il Codice di commercio, che oggi vige, data appena dal 1865, e fu elaborazione di uomini per ingegno potenti, per dottrina chiarissimi, per la quale cosa, l'opera alla quale noi oggi ci accingiamo, è opera che, dovendo essere di perfezionamento, dev'essere con ogni maggior cura e finitezza condotta: non sarebbe invero dicevole che, nel pubblicare oggi questo Codice *repetitae praelectionis*, dovessimo comechessia pigliare impegno di futura revisione a termine più o meno lungo.

E qui, se dovessi dire schiettamente la mia opinione, mi piglierei licenza di osservare, se per avventura non abbiamo sbagliato il metodo della riforma. Per verità, io reputo che non giovi, anzi sia mal conveniente, di portare davanti alla Camera, raccolta in un Codice solo di più centinaia di articoli, tutta intera una riforma di Codici; ritengo invece che sarebbe stato migliore espediente e più pratico, e procedimento più sicuro e più fruttuoso, se la revisione della nostra commerciale legislazione si fosse elaborata mediante altrettanti schemi di legge, successivamente esaminati e deliberati, ciascuno de' quali esaurisse

una specialità di materia, a cominciare da quelle nelle quali apparisse più urgente il bisogno di riforma.

Ed è abbastanza evidente che, quando si fosse venuti davanti al Parlamento con leggi speciali, vogliasi intorno alla materia delle Società, vogliasi intorno a quella dei fallimenti, vogliasi in fine intorno a quegli altri diversi temi ne' quali fosse più desiderata la revisione delle leggi attuali, gli uomini competenti, che sono qui, si sarebbero volonterosamente e con facile fatica accinti a questo studio, il quale, poco a poco, avrebbe finito per comprendere ed esaurire tutto il sistema della commerciale legislazione.

E non ho bisogno di rammentare che abbiamo un paese vicino a noi, il quale ha potuto di questa maniera iniziare e condurre a buon punto la revisione della sua legislazione commerciale; intendo dire il Belgio, dove nella riforma del Codice di commercio si tiene precisamente questo metodo di chiamare il Parlamento ad occuparsene mediante progetti parziali. Il quale è veramente il solo, che permetta ad una Assemblea politica di dedicare efficacemente il lavoro suo ad opera di tanta mole, quale è quella di rifare tutto un Codice di leggi civili o commerciali. Senza di che, avverrebbe che dovesse il Parlamento abdicare quasi alla suprema e più preziosa autorità là dove, per l'importanza dell'atto legislativo, più sarebbe desiderevole che fosse maggiore e più viva la sua partecipazione.

Però oggi abbiamo davanti a noi il fatto di un Codice, che ci presenta intiero lo schema della riforma della legge commerciale.

Io ho studiato con lungo amore questo progetto del Codice di commercio; l'ho studiato anche con sentimento di profondo ossequio verso l'uomo illustre, che più vi si è adoperato intorno, e che ebbi la fortuna di aver maestro, quando egli onorava la sua vita di esule, diffondendo dalle cattedre dell'Ateneo torinese tanto lume di scienza giuridica. Orbene, dicendo franco il mio pensiero, pare a me che, in mezzo ai pregi grandi e molteplici che sono in questo schema di riforma della legislazione commerciale, vi sia per avventura un difetto, il quale sarebbe desiderio mio, e mi parrebbe grande benefizio, se potesse venire corretto: quello cioè di imprigionare i concetti e le regole del Diritto in troppe e minute previsioni e contemplazioni.

Ora, se vi è parte della vita giuridica nella quale bisogna lasciare all'attività degli individui larga maniera di esplicarsi, non ho bisogno di dire essere principalmente questa dei commerci, dove ogni giorno nuovi impulsi nascono da nuovi interessi a determinare un'azione sempre più varia dell'attività individuale. Sicchè, a volere prevedere troppo e troppo disciplinare, c'è pericolo di porre impedimenti ed ostacoli a quello che potrebbe essere il naturale svolgimento delle diverse istituzioni giuridiche, e di quelle soprattutto che sono nuove, e che nella novità loro non hanno ancora potuto dare messe di sperimenti bastevoli a sottoporle a formole sicure e perfette di legge positiva.

Così, a mo' di esempio, nel progetto di Codice che stiamo discutendo, c'è un titolo che concerne i contratti che si formano per corrispondenza telegrafica. Ebbene, anche in quel titolo, comunque in non molti articoli racchiuso, a me pare che si sia voluto disciplinare, regolare, determinare troppo; e dubito che si vengano poi da ciò ad ingenerare delle difficoltà e dei dubbii abbastanza gravi nella pratica applicazione; cagioni tutte poi del litigare.

Non mi permetterò di entrare qui a far novero di tutti quegli altri punti, nei quali è in me il dubbio che il progetto, che ci viene presentato, faccia soverchia legiferazione, discendendo dalle regole e dai principii generali a troppa minutezza di applicazioni e di deduzioni.

A me basta di presentarvi qui e riassumervi l'impressione mia.

Ma, o signori, non per ciò io vengo a proporvi che mettiate in disparte il progetto: è troppo pregevole lavoro e di buoni frutti promettitore, perchè io possa a proposta di tale fatta indurmi.

Sibbene io mi acconcerei volentieri al temperamento a un dipresso che proponeva or ora l'onorevole Nocito; vale a dire, che si autorizzasse sì il Governo a pubblicare il Codice di commercio, ma previo un riesame da parte di uomini che fossero a ciò designati, a guisa di quanto si fece nel 1865 per la riforma della legislazione, così civile che commerciale. Io reputo che l'esempio del passato ne possa facilmente a buona speranza ispirare per il caso nostro presente; imperocchè dagli studii che sono stati fatti, e che hanno preparato il nostro Codice civile, è nata una legislazione che ci è giustamonte da altre nazioni invidiata; e non dubito che la scelta, che verrebbe fatta dall'onorevole guardasigilli, degli uomini che dovessero accingersi a questo supremo lavoro di revisione, assicurerebbe uguale sorte al nuovo Codice di commercio.

Dopo ciò, tornando al punto sul quale l'onorevole Cavalletto mi volle costringere, per sua cortesia, a dire il parere mio, devo fare aperta dichiarazione, che io soscrivo senza riserve alle idee esposte dall'onorevele Genala. Io credo che in questo Codice di commercio, se dovesse uscire dalle nostre deliberazioni quale esso è, ci sia tale una disposizione (quella precisamente dell'articolo 412), che renderebbe impossibile la industria dei trasporti ferroviarii.

Signori, è lotta antica tra i commercianti, da una parte, desiderosi di avere tariffe basse di trasporti, e pretensiosi ad un tempo di severe responsabilità nei casi di trasporti ritardati e di merci avariate o perdute ne' trasporti; e le Amministrazioni ferroviarie dall'altra, non certo floride in loro finanze per consentire le basse tariffe ed assumere ad un tempo le gravose responsabilità.

Or bene, non è molto tempo che nella Camera dei deputati del Belgio un onorevole rappresentante interrogava il Ministro dei lavori pubblici, se non intendesse per avventura di fare provvedimenti che ristabilissero il Diritto comune nella determinazione della responsabilità delle Aziende ferroviarie in cotesti casi di trasporti ritardati, o di merci nel trasporto smarrite od avariate.

E il Ministro rispondeva dicendo: Se volete responsabilità severe e rigorose, permettetemi senz'altro di rialzare le tariffe.

Se l'onorevole amico mio, che tiene il portafoglio dell'agricoltura e commercio, ponesse il quesito ai nostri commercianti: Preferite le tariffe basse, o volete la responsabilità severa delle Aziende ferroviarie, all'onorevole Berti risponderebbesi per plebiscito: Lasciateci le tariffe basse; il fatto di un trasporto ritardato, o di merce avariata o nel trasporto smarrita, è per ciascuna Casa di commercio un'eccezione, è un caso straordinario, che arriverà una volta ogni 10 mila spedizioni; epperò, se intervenga che, in caso di avarìe o di ritardo, l'indennità regolamentare non sia intieramente adeguata, il danno leggero ed ecce-

zionale avrà larghezza pur sempre di compenso nel benefizio costante delle tariffe basse per le 10 mila spedizioni.

Ora, o signori, cotesta gravissima questione delle indennità regolamentari e prestabilite in norme fisse, l'articolo 412 del progetto risolve duramente, aspramente, senza riserve e temperamenti, senza alcuna di quelle riserve e di quei temperamenti: che pur le legislazioni più rigorose consentono in favore delle Amministrazioni ferroviarie.

Piglio un esempio solo per spiegare il mio concetto. Un'Amministrazione ferroviaria assume il trasporto di un piego di carte: questo piego arriva in ritardo. Secondo i principii del Diritto comune, se non v'è prova della forza maggiore o del caso fortuito, quest'Amministrazione ferroviaria sarà tenuta al risarcimento di ogni qualsiasi danno, che dall'avvenuto ritardo risulti allo speditore od al destinatario.

Ma, o signori, nessuna Amministrazione ferroviaria potrà camminare con questo regime; imperocchè, dove è tanta molteplicità e così enorme di quotidiani trasporti, e dove è tanto inevitabile rimescolamento di cose e di persone, il sistema delle responsabilità commisurate al Diritto comune riempirà facilmente i tribunali di litigi difficilissimi a risolversi, e fomenterà ancora, a danno delle Aziende ferroviarie, frodi e pregiudizii da parte di agenti subalterni, non sempre facili ad essere bene scelti.

Signori, fu rammentato or ora dall'onorevole Genala che, non sono molti mesi, i delegati di quasi tutti gli Stati d'Europa si riunivano in Conferenza internazionale a Berna per determinare le discipline dei trasporti ferroviarii dal punto di vista dei servizii cumulativi tra le Aziende ferroviarie dei diversi paesi. Ebbene, signori, quali principii sono prevalsi nella Conferenza di Berna? Sono prevalsi i principii delle responsabilità giuste, ma limitate, e di regola prestabilite. Questi principii sono stati, in seno alla Conferenza di Berna, gagliardamente sostenuti dal nostro Commissario; e questi principii hanno avuto l'adesione dei delegati di quasi tutti gli altri paesi. Ebbene, vorrete voi, o signori, rompere, dirò così, quasi l'impegno morale preso a Berna, disdicendo l'opera dei vostri delegati? opera che i vostri delegati hanno certamente compiuto d'intesa con gli onorevoli Ministri dei lavori pubblici e dell'agricoltura e commerciò? O sarebbe egli ammissibile che, mentre a Berna i delegati del Governo italiano intendevano a fare disciplinare i trasporti internazionali con le norme delle responsabilità limitate, oggi qui, nella riforma del Codice di commercio, il Governo italiano venisse propugnatore, per i traffici interni, di altri principii?

E potrebbe essere ammissibile che una mercanzia consegnata a Bardonecchia per essere trasportata qui a Roma debba soggiacere ad una regola giuridica assolutamente diversa da quella a cui soggiacerà questa stessa merce, se consegnata, per essere trasportata, non all'imbocco sud, ma all'imbocco nord della Galleria del Frejus, a Modane? O sarebbe adunque vero che il legislatore italiano ammette buoni dei principii per i traffici che pigliano origine all'estero, e non buoni per i traffici che si iniziano all'interno?

A me pare adunque, o signori, che noi dobbiamo affrettare col desiderio il giorno, nel quale questa legislazione commerciale riformata sia documento maggiore che i nuovi tempi hanno restituito all'Italia l'antico valore nelle giuridiche discipline. Ma, appunto perchè nobiltà ci obbliga a far bene, anzi a fare il meglio che sia possibile, io non credo che possa essere gran danno se, a vece di dar vigore a questo nuovo Codice al primo giugno o al primo luglio, se ne ritardi di qualche breve tempo l'attuazione, per introdurvi quei maggiori perfezionamenti che meglio si possa, in relazione anche ai desiderii di emendamenti e di correzioni che vennero dalle diverse parti della Camera in questi giorni esposti; e tra questi per me non è ultimo quello di separare dal Codice tutto ciò che si riferisce al regolamento dei trasporti ferroviarii, secondo il concetto segnato dall'onorevole Genala.

Sarà in questo modo maggiore il benefizio, e più sicuro ed incontrastato, della riforma a cui ci siamo accinti. E ne avranno più giusta lode e più meritata soddisfazione gli uomini benemeriti, che più si sono intorno ad essa affaticati; e più lustro ne avrà ancora Italia nostra...

(*Continua*).

I FRENI CONTINUI
Smith-Hardy e Westinghouse

Da un distinto ingegnere, competentissimo nella materia, riceviamo la seguente, che di buon grado pubblichiamo, in conformità a quanto fu sempre sostenuto nel nostro giornale.

Egregio Signor Direttore

Torino, 14 marzo 1882.

Nel N. 10 del *Giornale dei lavori pubblici*, oltre ad una descrizione del freno Hardy, trovasi un articolo sullo stesso, riportato dal giornale *Die Donau* di Vienna.

Evidentemente, ogni inventore ha diritto di far risaltare il prodotto del proprio lavoro, esponendo tutti i vantaggi che esso ha a petto di altri concorrenti. Ma ciò non vuol dire che, per abbattere gli avversarii, debbasi ricorrere ad insinuazioni od a fatti svisati, come è il caso dell'articolo suindicato.

Dal contesto di questo parrebbe che lo scrittore voglia far dedurre:

1) Che, se il freno Westinghouse venne adottato in Francia, ciò lo si deve attribuire, non al valore tecnico di quel freno, ma bensì al fatto, che le Amministrazioni delle Strade ferrate francesi si sono associate alla Società industriale del Westinghouse;

2) Che il freno Hardy (il quale, per giustizia, deve denominarsi Smith-Hardy) sia l'unico possibile per un esercizio di strade ferrate.

Relativamente alla prima conclusione, io la ritengo una pura asserzione, e, quel che è peggio, una poco leale insinuazione. È egli possibile che tutte quante le Amministrazioni, compresa quella dello Stato francese, si sieno lasciate trascinare dall'interesse per modo da adottare un sistema di freno, anche se da loro fosse riconosciuto inferiore agli altri? È cosa probabile che tutte le altre Ferrovie del mondo, che preferirono il freno automatico a quello non automatico, abbiano avuto per ciò il solo movente dell'in-

teresse? A me pare di no; e, come ingegnere delle Ferrovie italiane e partigiano del freno Westinghouse, devo protestare contro l'insinuazione che si legge nell'articolo succitato, le cui idee pare vengano ammesse dal *Giornale dei lavori pubblici* coll'avere stampato l'articolo della *Donau*, senza commento di sorta.

Ma, a parte questa questione delicata, io credo che, se pur fosse ammissibile che le Amministrazioni ferroviarie si sieno associate al Westinghouse quale industriale, ciò varrebbe sempre più a confermare che il freno Westinghouse è universalmente riconosciuto superiore agli altri; e che le Amministrazioni non hanno per nulla a temere che un altro freno, di quelli esistenti, si possa imporre per i suoi pregi intrinsechi e far variare le disposizioni già prese.

Venendo poi alla seconda deduzione che trar si può dall'articolo in discorso, cioè che il freno Hardy-Smith è l'unico perfetto, io non seguirò l'autore nella serie di ragionamenti fuori di posto che mette nell'articolo, e mi basterebbe riandare quanto Ella, sig. Direttore, ebbe a pubblicare nel suo pregiato giornale circa il confronto fra i diversi freni continui.

Una sola cosa ripeterò, ed è che, per giudicare un freno od un organo meccanico in genere, conviene stabilire un programma delle condizioni, a cui l'organo stesso dovrebbe soddisfare.

Ora, questo programma venne già stabiliio da quella competentissima Autorità che è il *Board of Trade;* e non è certo il freno Smith-Hardy quello che, neanche da lontano, corrisponda a quel programma.

Io però non vorrei che, nel confronto dei freni, si prendessero termini troppo disparati. Un freno non automatico è già un'imperfezione, e non può compararsi ad uno automatico.

Ma, confrontando fra loro i freni non automatici, vedremo che, fra quello Smith-Hardy e quello a vuoto del Westinghouse, la preminenza, sia nel buon fatto dell'applicazione, sia nella maggiore durata degli apparecchi, sia nella facilità dell'applicazione, sta tutta pel freno a vuoto del Westinghouse. Aggiungasi che il freno non automatico del Westinghouse è così fatto, che il giorno in cui lo si volesse rendere automatico, basterà aggiungervi il *serbatoio* e la *triple-valve*, servendo sempre lo stesso cilindro. Nel freno Smith-Hardy invece converrà cambiar tutto.

Non mi estendo più oltre, perchè non voglio abusare della di Lei gentilezza; e se mi mossi a scrivere la presente, si fu per togliere la brutta impressione che avrà potuto lasciare nel pubblico la lettura dell'articolo così poco giusto della *Donau*, riportato dal *Giornale dei lavori pubblici.*

Gradisca, egregio sig. Direttore, i sensi della mia distinta stima.

X. Y.

Ingegnere delle Strade ferrate italiane.

LE FERROVIE COMPLEMENTARI

IN FRANCIA

In relazione alle notizie date nel nostro numero del 1° corr. circa le trattative avviate fra il Governo e le Compagnie francesi relativamente alla costruzione ed all'esercizio delle ferrovie complementari, in coerenza al programma Freycinet, traduciamo dal *Journal des travaux publics* il preliminare di Convenzione, testè conchiuso dal nuovo Ministro dei lavori pubblici colla Compagnia d'Orléans: preliminare che non diverrà Convenzione definitiva, se non quando venga stabilito, prima del 1° luglio prossimo, il pieno accordo sugli articoli in esso contenuti, e che sono i seguenti:

1. Lo Stato affitterà alla Compagnia, sino al 31 dicembre 1899, una parte da determinarsi delle linee della terza rete (*complementari*). La durata dell'affittamento potrà esser successivamente prorogata per un periodo di 15 anni.

2. L'affittamento si farà, sia a rischio e pericolo della Compagnia, sia a condizioni analoghe a quelle che furono adottate nel 1881 per l'esercizio provvisorio, da parte della Compagnia dell'Est, di un certo numero di linee dello Stato.

3. La Compagnia fornirà, per la esecuzione di queste linee, un concorso, la cui proporzione è da determinarsi, tanto per il primo impianto, quanto pei lavori complementari da eseguirvi sino ad una data da fissare in appresso.

La Compagnia provvederà, per la durata dell'affittamento, all'interesse ed all'ammortamento del capitale da essa fornito. All'espiro dell'affittamento, ove non sia rinnovato, lo Stato assumerà il seguito delle annualità da pagare.

4. Lo Stato e la Compagnia esamineranno se vi sia luogo, mediante linee nuove e mediante linee già concesse, di meglio coordinare le loro reti.

5. L'esercizio del diritto di riscatto, conferito allo Stato dal Capitolato d'oneri, sarà sospeso per la durata dell'affittamento. Se la denuncta non vien fatta sei mesi prima dell'espiro di questo primo periodo, il diritto di riscatto non potrà esercitarsi che dopo un nuovo periodo di 15 anni, e mediante una denuncia fatta sei mesi prima dell'espiro di quest'ultimo periodo; e così di seguito, di 15 in 15 anni.

6. Le tariffe massime, fissate dai Capitolato d'oneri pei viaggiatori, saranno ribassate del 5 o 6 p. 0[0, salvo pei viaggiatori dei treni celeri.

Nel caso in cui lo Stato ribassasse ulteriormente l'imposta percetta a proprio vantaggio sulle tasse di trasporto a grande velocità (viaggiatori e merci), la Compagnia sarebbe obbligata a fare un eguale sacrificio sulla parte dei prodotti che le spetta.

Biglietti di andata e ritorno, con riduzione media del 25 p. 0[0 sul prezzo dei biglietti semplici, verranno rilasciati per la circolazione tra due Stazioni qualunque della rete.

7. La Compagnia accetterà, pei suoi rapporti interni ed esterni, la tariffa generale dei trasporti di merci a piccola velocità, secondo i prontuarii proposti dal Comitato consultivo delle ferrovie nell'ottobre 1881.

Le tariffe speciali saranno rivedute in modo da fare rientrare, per quanto è possibile, le tasse con prontuarii analoghi a quelli delle tariffe generali, e da non conservare che un numero ristretto di prezzi da Stazione a Stazione.

Il rimaneggiamento delle tariffe speciali dovrà produrre un abbassamento, che riguarderà specialmenie le merci di poco valore.

I termini di trasporto saranno diminuiti al più possibile.

8. Le merci seguiranno gl'itinerarii, che saranno fissati

secondo le regole da determinarsi nella Convenzione da stipulare.

9. La Compagnia rimborserà per anticipazione in 5 anni, a partire dal 1° luglio 1883, il debito da essa contratto verso lo Stato a titolo di garanzia d'interesse.

Fatto a Parigi, il 28 febbraio 1882.

Il Ministro dei lavori pubblici, H. VARROY.
Il Presidente del Consiglio d'amministrazione, ANDRAL.

Informazioni Particolari

DEI *MONITORE*

L'ingegnere-capo del Genio civile di Belluno ha presentato all'approvazione del Ministero il progetto di appalto pei lavori di armamento e completamento del tronco da Biadene a Treviso, della ferrovia Belluno-Feltre-Treviso. I lavori compresi nell'appalto sono: fornitura, spandimento e regolarizzazione del 2° strato di ghiaia per l'armamento: posizione in opera del materiale di armamento fornito dall'Amministrazione governativa; posizione in opera del materiale fisso per le Stazioni. L'ammontare complessivo di queste opere rileva a L. 100,000.

><

Dall'Ufficio tecnico governativo, incaricato degli studii della linea di 3ª categoria Ponte San Pietro-Seregno, è stato ripresentato al Ministero il progetto di appalto del tronco compreso tra l'Adda e Ponte San Pietro, modificato a senso delle disposizioni del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

><

Sappiamo che l'Amministrazione delle Strade ferrate Sarde ha chiesto al Governo la facoltà di emettere altre 10,000 Obbligazioni del valore nominale di L. 500 ciascuna al 3 per cento, identiche alle altre 160,000 emesse in virtù del R. Decreto 6 agosto 1878.

><

Ci scrivono da Cagliari che quell'Ingegnere-capo del Genio civile ha esaminato, per incarico del Ministero dei lavori pubblici, la proposta della Società delle strade ferrate Sarde per applicare sulle linee della propria rete tariffe conformi (salve le debite eccezioni) a quelle in vigore sulle ferrovie dell'Alta Italia. Il predetto signor Ingegnere-capo avrebbe trovato da fare ben poche eccezioni alla proposta della Società, la quale, a suo giudizio, porterebbe un sensibile beneficio al commercio ed un considerevole aumento di traffico su quelle ferrovie.

><

Il Ministero dei lavori pubblici ha fatto invito alle Amministrazioni ferroviarie perchè, occorrendo d'introdurre delle modificazioni nell'uniforme del proprio personale, queste siano sottoposte all'approvazione del Generale comandante la Divisione militare territoriale, onde con ciò evitare che si adottino pel detto personale distintivi od uniformi consimili a quelli del R. Esercito.

><

Nella gara tenutasi per la concessione dell'esercizio del Caffè ristorante nella Stazione di Ventimiglia rimase aggiudicataria la Ditta Hallot Enrico di Nizza Marittima, pel canone annuo di L. 12,500.

><

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha deliberato l'acquisto, in via di esperimento, di 10 tonn. di combustibile nazionale, offerto dalla Ditta Dani Nicola al prezzo di L. 14 la tonn., consegnato alla Stazione di Tavernelle.

><

Fra l'Amministrazione delle R. Poste e quella delle Ferrovie dell'Alta Italia sono in corso trattative per ammettere, in alcuni determinati treni, il servizio dei pacchi postali nei carri a bagaglio.

><

La stessa Amministrazione ferroviaria ha sottoposto al Ministero dei lavori pubblici una proposta per modificare la nomenclatura della tariffa relativa al trasporto delle pelli.

><

Il Consiglio di amministrazione delle dette ferrovie ha approvata la tariffa proposta dalla Direzione dell'esercizio per le tasse di commissione doganale allo Scalo marittimo di Venezia, relative alle merci in transito.

><

Ci scrivono da Milano:

In conformità del voto emesso dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, S. E. il Ministro dei lavori pubblici ha approvato, in linea tecnica, il progetto per la nuova linea di circonvallazione a Milano e per la nuova Stazione di manovra a Porta Sempione.

— S. E il Ministro dei lavori pubblici ha pure, con decreto ministeriale approvato il progetto per la posa di un secondo binario tra i bivii del Vallino e Zappata, nell'intento di rendere la linea Torino-Modane indipendente dalla linea Torino-Milano.

— In seguito ai risultati ottenuti nelle gare appositamente indette, l'Amministrazione delle strade ferrate dell'Alta Italia ha aggiudicato:

Alla Ditta *Maffei* di Monaco (Baviera) la costruzione di 10 locomotive da merci ad otto ruote accoppiate, coi relativi tenders:

Alla Ditta *Società Sassone* di macchine Chemnit la costruzione di 20 locomotive per viaggiatori a quattro ruote accoppiate, con carrello mobile e relativo tender:

Alla *Società Veneta di costruzioni pubbliche* in Padova la costruzione di 35 piattaforme:

Alla *Società Nazionale delle Officine di Savigliano* la costruzione di 20 piattaforme;

Alla Ditta *Bosisio e Comp.* di Milano altre 20 piattaforme:

Alle Ditte *Cerimedo e C.* e *Miani, Venturi e C.* altro lotto di 20 piattaforme, da fornirsi a metà per ognuna delle due ditte concorrenti.

— Annunciamo con piacere che il comm. Bachelet, Capo della 1ª Divisione del Traffico, è stato nominato membro della Giunta locale per l'Esposizione di Torino.

— L'Amministrazione delle strade ferrate dell'Alta

Italia ha deciso di applicare ad una locomotiva, in via di esperimento, l'apparecchio Strondley per misurare la velocità della corsa.

— S. E. il Ministro dei lavori pubblici ha autorizzato l'impianto del servizio merci a P. V. nelle Stazioni di Piave e Spresiano.

><

Risultato delle aste per appalto di lavori relativi alle Ferrovie complementari, approvate colla legge del 29 luglio 1879:

— Primo incanto per l'appalto della intera linea Moretta-Saluzzo — Deliberato provvisoriamente al sig. Gazzena Stefano per la somma di L. 261,750, ossia col ribasso del 12.75 su quella di appalto. La scadenza dei fatali è fissata pel 1° aprile prossimo.

— Primo esperimento d'asta per l'appalto del tronco Galatone-Alezio della linea da Zollino a Gallipoli — Deliberato provvisoriamente al sig. Ruggeri Giuseppe per la somma di L. 121,583.50, ossia col ribasso del 5.50 0[0 su quella di appalto. I fatali scadono col 1° aprile prossimo.

— Primo incanto per l'appalto del tronco Gallipoli-Alezio della linea suddetta — Deliberato provvisoriamente al sig. Missaghi ing. Giovanni per la somma di L. 429,159.50, ossia col ribasso del 13.65 0[0 su quella di appalto. La scadenza dei fatali è stabilita pel 1° aprile p. v.

— Fatali per l'appalto del tronco Grottaglie-Latiano della ferrovia Taranto-Brindisi — Non essendo stata presentata alcuna nuova offerta di ribasso, l'appalto venne definitivamente deliberato al deliberatario provvisorio sig. Cosentino Nicola per la somma di L. 1,148,446, ossia col ribasso del 27.10 su quella di appalto.

><

Ecco le informazioni tecniche che abbiamo promesso di dare intorno al progetto di appalto del tronco della ferrovia Mestre-San Donà-Portogruaro, compreso fra San Donà e Portogruaro.

L'andamento planimetrico del tronco, che nel suo complesso ha la lunghezza di m. 26,370, è diviso in m. 1,030 di tratti in curva, con un raggio minimo di m. 1,200.

La pendenza massima adottata nell'andamento altimetrico è limitata al 6 per mille.

Sono progettate tre Stazioni da servire per gli abitati di Ceggia, S. Stino di Livenza e Portogruaro. Per questa ultima Stazione sono stati fatti due studii: uno per situarla a monte, ed un altro per stabilirla a valle dell'abitato.

Per l'alloggio del personale di guardia sono da costruire 21 case cantoniere semplici, e 2 garette. —

Le opere d'arte progettate pel detto tronco sommano a 132; e di queste, 10 hanno una luce maggiore di 10 metri: le altre 122 hanno un'apertura varia fra m. 0.60 e 3. Il manufatto più importante è un ponte a tre luci, della lunghezza complessiva di m. 82.

L'importo totale dei lavori previsti nel progetto ammonta a L. 1,580,000, delle quali per opere da appaltarsi L. 1,167,000, ed a disposizione dell'Amministrazione per espropriazioni e spese impreviste L. 413,000. La provvista del materiale d'armamento della via e di quello fisso delle Stazioni non è compresa nel progetto di appalto.

><

Il Consiglio di Stato in sue recenti adunanze ha preso le seguenti deliberazioni in ordine ad affari ferroviarii.

Il Consiglio ha ritenuto:

Che possa concedersi la dichiarazione di pubblica utilità alle opere comprese nel progetto presentato dall'Amministrazione delle strade ferrate Romane per l'ampliamento dei piani caricatori, binarii e piazzali merci della Stazione di Avellino, accordando un anno di tempo per le espropriazioni da farsi;

Che possa essere approvato, anche per gli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, il progetto dei lavori occorrenti alla Stazione di Borgone, sulla ferrovia Torino-Susa;

Che possa essere approvato il progetto di appalto dei lavori pel tronco di ferrovia da Bagnara a Palmi, della linea Reggio-Castrocucco, e che possano essere indetti gl'incanti relativi. Il tronco progettato è della lunghezza di m. 10,689.52, dei quali m. 7,585.72 in galleria. La spesa complessiva prevista rileva a L. 8,014,000, delle quali L. 7,599,600 a base d'asta, e L. 414,400 a disposizione dell'Amministrazione per espropriazioni e materiale d'armamento;

Che possa concedersi l'approvazione ministeriale al progetto di maggiori lavori relativi all'appalto del 4° tronco della ferrovia da Novara a Pino.

><

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 6 all'11 corr.

Furono approvati i progetti di appalto:

Per la costruzione del tronco Arpino-Sora, della ferrovia Avezzano-Roccasecca;

Per la costruzione del tronco San Filippo-Barcellona, della ferrovia Messina-Patti-Cerda;

Per la costruzione del tronco Filattiera-Pontremoli, della ferrovia da Parma a Spezia;

Per la costruzione del tronco Pontremoli-Guinadi, della ferrovia medesima;

E per la costruzione del tronco Guinadi-Borgotaro, della stessa ferrovia.

Furono del pari approvati i progetti riflettenti:

Una condotta di acqua dal torrente Entella al rifornitore della Stazione di Chiavari, lungo la ferrovia Genova-Spezia;

L'impianto ed esercizio di una tramvia a vapore fra Trino e Livorno Vercellese, in provincia di Novara;

La costruzione del tronco da Naso al piano delle Baracche, della strada provinciale di 2ª serie da Capo d'Orlando per Santa Domenica a Randazzo, in provincia di Messina;

La sistemazione dell'arginatura sinistra di Po al froldo Stienta, nel Comune omonimo, provincia di Rovigo;

La sistemazione di due tratti dell'arginatura sinistra di Adige dal passo natante di Concadirame al ponte di Boara, in provincia di Padova;

La difesa frontale di un tratto dell'arginatura destra del Po di Venezia al ritiro di Corbola, in provincia di Rovigo;

L'imbancamento di un tratto dell'arginatura destra del Po di Venezia al ritiro predetto di Corbola;

La difesa frontale sulla sinistra del Po al Gargatano, nei Comuni di Somaglia e di Lenna Lodigiana, in provincia di Milano;

E la sistemazione degli argini del Lamone, dal ponte dell'Albergone alla rotta delle Ammonite, in provincia di Ravenna.

><

Il Consiglio d'amministrazione delle strade ferrate Romane, nella sua adunanza del 13 corr., prendeva, fra le altre, le deliberazioni seguenti; cioè approvava:

1. Alcune modificazioni alle vigenti tariffe pel trasporto dei bestiami;
2. Lavori di rinforzo ai pennelli sul fiume Goldognola (linea Foligno-Falconara);
3. L'impianto della illuminazione a gas nei Capannoni merci della Stazione di Roma;
4. Finalmente la provvista di carbone in pani, quercie rovere di Germania, larice di Carinzia, acqua ragia, carbone coke e da fabbri, e tubi bollitori di ottone.

Notizie Ferroviarie Italiane

Riscatto delle Ferrovie Venete ed altre. — La Camera dei deputati, nella seduta del 14 corr., approvò senza discussione le Convenzioni pel riscatto delle ferrovie Vicenza-Thiene-Schio, nonchè quelle per la Pisa-Colle Salvetti, e per la Tuoro-Chiusi, che abbiamo tutte riferite testualmente.

Ferrovia da Terranova al Golfo degli Aranci. — La Camera dei deputati, nella stessa seduta, ha pure approvato senza discussione la Convenzione per la concessione alla Società delle strade ferrate Sarde della costruzione e dell'esercizio della ferrovia da Terranova al Golfo degli Aranci, che abbiamo del pari riferito.

Ferrovia Ivrea-Aosta. — Leggiamo nella *Dora Baltea* d'Ivrea:

La galleria d'Ivrea procede con un aumento non mai sperato, mercè il numeroso impiego di operaj e la potente azione della dinamite. Infatti, alla fine dello scorso febbraio, l'avanzamento in piccola sezione all'imbocco sud raggiunse dall'origine i m. 86.40; nel pozzo stato ultimato, fu di m. 15 20 tra ambi gli attacchi; ed all'imbocco nord della galleria, m. 73.25; così il totale perforamento della galleria in piccola sezione fu di m. 174.85.

L'avanzamento ottenuto nel mese di febbraio fu di metri 61.85 in piccola sezione, e di m. 42 in grande.

Si diede principio alla costruzione murale dello spallone di destra del ponte d'Ivrea sulla Dora; venne pure attaccato l'imbocco sud della breve galleria di Montebono presso Borgofranco; ed i lavori per le fondazioni del ponte Dora presso Montestrutto procedono sempre colla massima alacrità possibile.

Mercè dunque l'attività e lo zelo della Direzione e dell'Impresa, vedremo questo tronco ultimarsi molto prima dell'epoca stabilita dal contratto.

Galleria di Laveno. — Il *Cor. del Verbano* scrive in data 8 corr.:

Molti giornali hanno detto che l'avanzamento giornaliero della perforazione meccanica della galleria di Laveno-Caldè è di metri 10.

Ma nella scorsa settimana, l'avanzamento giornaliero è aumentato, essendosi raggiunti m. 12 al giorno. La massima attività ed impulso viene dato dagli ingegneri ed addetti governativi, a capo dei quali sta l'egregio ing. Luigi Negri capo-sezione; dall'Impresa Ferdinando Nelli e C., rappresentata dall'ing. Mazzi; e dagli altri ingegneri, assistenti, meccanici e minatori.

Ferrovie Varesine. — Dalla *Cronaca Varesina* del 12 corr. togliamo questi ragguagli:

Ieri il Comitato ferroviario varesino si è riunito per prendere in esame, fra le altre cose, la domanda presentata dal cav. Alberto Vaucamps alla Deputazione provinciale, relativamente alla costruzione ed all'esercizio delle linee Como-Laveno e Malnate Saronno. Eccone i punti principali:

Il signor Vaucamps si obbligherebbe a costruire e ad esercitare:

a) La tratta fra Saronno e Varese entro 18 mesi dalla data dell'approvazione ministeriale dei relativi progetti di dettaglio;

b) Gli altri tronchi entro 3 anni dalla data di approvazione dei relativi progetti.

Il prezzo richiesto dalla Ditta Vaucamps, tanto per i lavori e provviste di ogni genere di materiale fisso e mobile, quanto per gli studii di massima e di dettaglio, e per le spese impreviste, sarebbe:

1° Per la linea Saronno-Malnate, di L. 3,500,000, delle quali L. 3,260,000 nominali, e L. 240,000 da pagarsi a fondo perduto dalla Provincia (i Comuni compresi), dall'epoca dell'apertura all'esercizio dell'intera linea Saronno-Malnate;

2° Per la linea Como-Laveno, di L 14,050,000, di cui L. 7,000,000 nominali, e L. 7,050,000 costituiti dai sussidii, e pagabili dall'epoca dell'apertura all'esercizio dei varii tronchi, ed in proporzione del costo dei tronchi stessi.

L'Impresa Vaucamps s'impegnerebbe inoltre di far assumere e garantire dalla Società delle ferrovie Milano-Saronno e Milano-Erba l'esercizio delle linee Saronno-Malnate e Laveno-Como, sotto l'osservanza degli obblighi portati dalla concessione governativa; in corrispettivo del quale esercizio, la Società stessa verserebbe alla Provincia, e per essa al costruttore, le sopra esposte somme di L. 3,260,000 per la linea Saronno-Malnate, e di L. 7,050,000 per la linea Como-Laveno, pagabili nelle epoche, modi e proporzioni sovraindicate, ed alla condizione che la Provincia confermi ed estenda alla strada provinciale di Valassina, e diramazione Mariano-Paina, il divieto di trasporti a trazione sopra rotaie, parallelamente ad una distanza non minore di tre chilometri dalla costruenda ferrovia.

Seguono poi le condizioni per il caso di riscatto e per le facoltà da accordare ed i rapporti da stabilire tra il Governo e la Società assuntrice dell'esercizio ferroviario.

Mutui per ferrovie. — La Commissione centrale di Beneficenza in Milano, amministratrice delle Casse di risparmio di Lombardia, nell'intento di facilitare alle Provincie la costruzione delle linee ferroviarie, nei sensi e per gli effetti della legge 29 luglio 1879, sopra proposta del proprio Comitato esecutivo, lo autorizzava ad erogare fino alla concorrenza di 30 milioni di lire in mutui alle Provincie medesime, colle norme e cautele di pratica, e con speciale riguardo a quelle del territorio lombardo.

Ferrovia Bologna-Verona. — Dopo varii schiarimenti richiesti da alcuni consiglieri, ai quali rispondeva il relatore cav. Zorzi, il Consiglio provinciale di Verona, relativamente al concorso della Provincia per la costruzione della ferrovia diretta Bologna-Verona, accolse le proposte della Deputazione, così concepite:

« Il Consiglio, disposto a favorire una più breve congiunzione ferroviaria fra Verona-Bologna, autorizza la propria Deputazione ad iniziare trattative con quella di Bologna pel concorso nell'esecuzione della nuova linea, secondo il tracciato dell'ing. Ulisse Minarelli, alle seguenti condizioni:

« *a*) Che il contributo della Provincia di Verona si limiti ai due decimi del dispendio per la costruzione dei tre primi tronchi di strada da Bologna ad Isola della Scala, a meno che il Consiglio provinciale di Verona non riconosca in seguito l'opportunità di costruire anche il quarto tronco da Isola della Scala a Verona;

« *b*) Che nel riparto del contributo dei due decimi fra le Provincie interessate, s'abbia per Verona un giusto riguardo alla perdita probabile sugl'interessi e sul capitale delle L. 850,000 in Obbligazioni della Società concessionaria della ferrovia Mantova-Modena, in causa dell'apertura della nuova linea Verona-Bologna, e della conseguente diminuzione dei redditi dell'altra linea Mantova-Modena ».

Ferrovia Legnago-Monselice. — In quanto al concorso della Provincia per la costruzione della ferrovia Legnago-Monselice, la maggioranza della Deputazione provinciale di Verona propose la seguente deliberazione:

« Il Consiglio, fermo nel suo convincimento che alla Provincia di Verona non corre obbligo di contribuire alla spesa per la costruzione della ferrovia Legnago-Monselice, dichiara di non revocare la sua deliberazione del 26 aprile 1880, e, per conseguenza, di non assumere qualsiasi quota del contributo provinciale alla detta spesa ».

Messa ai voti la proposta della Deputazione, venne approvata dal Consiglio, con voti favorevoli 26, contrarii 8, astenutisi 2.

Ferrovie venete complementari. — Il *Giorn. di Udine* aveva annunciato che, nella seduta del 9 corr. di quella Deputazione provinciale unitamente alla Commissione ferroviaria di Venezia, dopo lunga discussione era stato concordato che la Provincia di Udine abbia ad assumersi un quarto della spesa per la ferrovia Portogruaro-Gemona, a condizione che Venezia si unisca a

Udine per domandare la concessione della linea Portogruaro-Latisana-Udine, e concorra, per 35 anni, con lire 750 per chilometro per la lunghezza del tratto tra Portogruaro e la metà del ponte sul Tagliamento.

— Ora l'*Adriatico* dice che, per informazioni attinte a buona fonte, deve rettificare la notizia data dal *Giornale di Udine* di giovedì scorso.

Nella detta riunione furono bensì fatte dalla Deputazione di Udine talune proposte, non molto dissimili da quelle indicate dal *Giornale di Udine*, ma i delegati veneziani non si credettero in facoltà di poterle accettare, e si riservarono di riferirne alla Commissione; uno di essi, anzi, trovando quelle proposte troppo onerose per Venezia, vi si dichiarò recisamente contrario.

Tutto ciò, però, non toglie la grande probabilità che le rappresentanze delle due Provincie sorelle finiscano per concludere l'accordo sopra basi convenienti per entrambe.

— Il *Giorn. di Udine*, in data del 13, reca finalmente:

In seguito a nuova proposta della Commissione ferroviaria di Venezia, intesa a raggiungere l'accordo fra le due Provincie di Venezia e di Udine, la nostra Deputazione provinciale, in seduta d'oggi, avrebbe accettato di concorrere col 5.50 per cento nel costo della ferrovia Portogruaro-Gemona.

— Il 9 corr. aveva luogo in Rovigo l'intervista della Commissione ferroviaria di Venezia, nelle persone del comm. Chiereghin ed avv. Fiori, con quella onorevole Deputazione provinciale, che trovavasi al completo, sotto la presidenza del prefetto Mattei.

Ecco l'ordine del giorno, che fu approvato all'unanimità nel suddetto convegno, colla naturale riserva dell'approvazione di quel Consiglio provinciale:

« *a*) Della spesa risultante dal preventivo debitamente approvato per la costruzione della ferrovia, sul tronco scorrente nella provincia di Rovigo, dedotto il concorso governativo, la Provincia di Rovigo ne sosterrà due terzi, ed un terzo sarà sostenuto dalla Provincia di Venezia.

« *b*) Tale accordo è condizionato a che una quarta parte della spesa, che toccherà a Rovigo, venga a di lei vantaggio sostenuta dai Comuni interessati.

« *c*) Resta pure condizionato il concorso della Provincia di Rovigo a che, coll'apertura della nuova linea, si possa usare della Stazione di Adria com'è attualmente e senza ulteriore dispendio ».

Ferrovia Torino-Chieri-Monferrato. — Il Consiglio comunale di Chieri, nella seduta del 12 corr., e sopra proposta del sindaco, ha deciso di concorrere per L. 100 mila alla costruzione di una ferrovia a sistema ridotto Torino-Chieri-Moriondo-Buttigliera-Castelnuovo-Piovà, con tunnel in collina nel punto più prossimo a Torino.

Tramway Orbassano Giaveno - Domenica scorsa si inaugurava, con festa affatto privata, il primo tronco Orbassano-Trana della nuova linea di *tramway* Orbassano-Giaveno, di cui l'ing. Corti è concessionario.

Per l'attività ed intraprendenza dell'ing. Corti e degli ingegneri Leuchantin e Del Maino, in un mese appena venne costrutto il detto primo tratto, che misura una lunghezza di 12 chilometri circa; e si spera poi di poter in tre mesi dare al servizio pubblico l'intiero percorso della linea, che sarà di circa 20 chilometri.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — La *Gazz. Ticin.* del 9 scrive:

In questi ultimi giorni ebbe luogo a Berna una Conferenza, a cui parteciparono i delegati di tutte le grandi Società ferroviarie svizzere, affine di deliberare sulla quistione delle corrispondenze cogli orarii della Ferrovia del Gottardo. Probabilmente il Consiglio federale dovrà ora risolvere se queste congiunzioni debbano aver luogo mediante convogli speciali, oppure coi convogli ordinarii.

— La Camera di commercio di Francoforte ha steso, sotto forma di tabella, uno specchio delle principali piazze commerciali della Germania del Nord, che, nelle loro relazioni coll'Italia, dovranno far uso della linea del Gottardo, piuttosto che di quella del Brennero, e viceversa, a seconda della linea la più breve colle differenti città italiane. Così p. e., la strada da Francoforte a Brescia è di 86 chilometri più breve a favore del Gottardo, a Milano di 278 chil., a Genova di 224 chil., e finalmente a Bologna di 48 chil. più breve a favore del Gottardo, in confronto col Brennero. Quindi, per Francoforte la linea più breve per l'Italia è quella per il S. Gottardo, se si eccettua Verona come punto di arrivo. Per Kassel, come per Colonia, le circostanze sono le medesime.

Ferrovie francesi. — La Camera dei deputati, nella seduta del 7 corr., approvò la Convenzione conchiusa colle Compagnie ferroviarie, la quale accorda ai deputati il diritto di libera circolazione sulle ferrovie, mediante la ritenuta annua di fr. 120 ciascuno.

— La Camera dei deputati ha preso poi in considerazione la proposta del sig. Papon sulla costituzione della rete nazionale delle ferrovie e sul loro regime di esercizio.

Al principio della discussione, il Ministro dei lavori pubblici dichiarò che il Governo non trovava di opporsi alle conclusioni della Commissione d'iniziativa, poichè esso desidera, come quella, che la grossa questione del riscatto delle ferrovie formi oggetto di una discussione completa ed approfondita. Ma, quando ne sarà giunto il momento, egli riservasi a combattere il fondo della proposta, tanto più che spera per quell'epoca di aver ottenuto dalle Compagnie concessioni rispondenti ai principali lagni formulati contro il regime ferroviario attuale (*Vedi più sopra articolo relativo*)

La proposta Papon venne rinviata all'esame di una Commissione di 22 membri.

Ferrovia di Valsugana — Scrivono dal Trentino all'*Adriatico*:

Avrete letto sui giornali di Trento, che fu accordata dal Governo la concessione della nuova ferrovia da costruirsi fra Trento e Primolano ad una Società viennese: il mese venturo gl'ingegneri di casa verranno sopra il luogo a fare i rilievi definitivi, e si crede che verrà dato principio ai lavori entro quest'anno.

I Comuni concorsero con ogni facilitazione acciò venga colla massima alacrità spinta la esecuzione.

Ferrovie tedesche. — La Camera dei deputati di Prussia ha approvato in seconda lettura le Convenzioni conchiuse per l'acquisto, da parte dello Stato, delle ferrovie Bergisch-Maerkisch, della Turingia, Berlin-Goerlitz, Markisch-Posen e Rhein-Nahe.

Nello stesso tempo, il Governo fu autorizzato a destinare una somma di 5,000,000 di marchi per la costruzione d'una ferrovia da Eichicht, per Probstzella, alla frontiera che separa la Baviera dal ducato di Meiningen.

Ferrovie dell'Argentina. — L'*Economiste Français*, parlando dei progressi materiali e morali della Repubblica Argentina, dice:

Il numero sempre crescente dei lavoratori europei conduce naturalmente il Governo ad occuparsi con patriottica vigilanza delle misure necessarie onde facilitare le comunicazioni e creare i mezzi di trasporto indispensabili ad assicurare questo doppio elemento di prosperità per il paese.

Due grandi linee, la ferrovia centrale del Nord e quella delle Ande, dominano tutta la rete ferroviaria. Si lavora ora attivamente al loro prolungamento. Secondando questo movimento materiale del progresso, il Governo di Buenos Ayres ha sottoscritto un trattato coi rappresentanti del Ferro-Carril del Sud; per cui questa importante ferrovia in due anni sarà portata fino al porto di Bahia Blanca, ed in tre fino a Tandil, distanza che rappresenta un prolun-

gamento di 400 chilometri, che metterà a contatto Buenos Ayres con quel magnifico porto finora trascurato per mancanza di comunicazioni.

Notizie Diverse

Lavori del Tevere. — La *Gazz. Uff.* dell'8 corr. ha pubblicato il seguente R. Decreto del 26 febbraio p. p., controfirmato dai ministri Magliani e Zanardelli:

Art. 1. Per procurare allo Stato i quattro milioni di lire, rata del 1881, della spesa per la seconda serie dei lavori del Tevere, in esecuzione degli articoli 1 e 2 dalla legge 23 luglio 1881, n. 338 (serie 3ª), saranno emesse tante Obbligazioni. del capitale nominale di L. 500 ognuna, quante occorrono per ottenere il capitale effettivo suddetto.

Art. 2. Le Obbligazioni saranno emesse con decorrenza dal 1° gennaio 1882, e frutteranno l'interesse del 5 per cento l'anno, pagabile il 1° gennaio ed il 1° luglio d'ogni anno, a semestri scaduti, presso la Cassa del Debito pubblico e presso le Tesorerie provinciali del Regno.

Le Obbligazioni saranno estinguibili coi relativi interessi, in 50 annualità uguali, a cominciare dal 1882, mediante annuali estrazioni a sorte, a norma della tabella d'ammortamento stampata nel verso del titolo.

Art. 3. Le Obbligazioni, di cui agli articoli precedenti, saranno in carta filigranata, come quelle create col nostro Decreto 6 ottobre 1877, n. 4075, in esecuzione della legge 30 giugno 1876, n 3201, per la prima serie dei lavori suddetti; e saranno impresse coi seguenti colori, cioè:

Nel prospetto: il fondo delle cedole e delle liste di separazione con colore *geranium*, e le leggende col *bruno d'Italia*.

Nel verso: le liste di separazione e le leggende della tabella d'ammortamento con colore *turchino*; e le leggende delle cedole, il fondo della detta tabella e le vignette col *bruno d'Italia*

Un modello delle dette Obbligazioni, visto d'ordine nostro dal Ministro delle finanze ed *interim* del tesoro, sarà depositato, insieme al presente Decreto, negli Archivi generali del Regno.

Strade provinciali. — Con R. Decreto del 19 gennaio scorso (*Gazz. Uff.* del 6 corr.), all'elenco delle strade provinciali della provincia di Ravenna è aggiunto il tratto compreso tra la provinciale del Naviglio e la Faentina, presso l'abitato di Russi: tratto che, unito al precedente fra Cotignola e la provinciale del Naviglio, forma la intera linea dalla Faentina a Cotignola.

— Con altro R. Decreto del 22 detto mese (*Gazz.* suddetta) sono dichiarate provinciali ed inscritte quindi nell'elenco delle strade della provincia di Avellino, le due seguenti: 1° quella detta Melfi-Appia, che dalla provinciale di Melfi mette alla provinciale Appia; 2° quella denominata Paternopoli, che dalla strada Melfi-Appia giunge alla provinciale Paternopoli-Montella-Acerno.

Concessioni di derivazioni d'acqua. — Con R. Decreto del 29 gennaio scorso (*Gazz. Uff.* del 9 corr.) è concessa facoltà ai Corpi morali ed individui indicati nell'unito elenco di derivare le acque ed occupare i tratti di spiaggia lacuale ivi descritti. Sono 2 concessioni d'acqua per *forza motrice* (prov. di Genova e Lucca); 2 concessioni per *irrigazione* (prov. di Vicenza e Massa); 3 concessioni per *usi industriali o domestici* (1 prov. Rovigo, 1 Perugia, 1 sotto-pref. Varese); 7 concessioni per occupazione di *spiaggia lacuale* (tutte in prov. di Como).

Associazione per le caldaie a vapore. — Il Circolo industriale e commerciale di Milano, in relazione alla Circolare ministeriale riferita nel nostro numero del 22 febbraio p. p., ha promosso un'adunanza di proprietarii di caldaie a vapore, allo scopo indicato nella seguente circolare:

« In seguito al voto emesso dal Consiglio superiore dell'industria e del commercio circa la proposta di legge relativa all'impianto ed esercizio dei generatori di vapore, la Camera di commercio di Milano, all'intento di promuovere l'istituzione di una mutua Associazione fra i proprietarii di caldaie a vapore, invitava la Presidenza del Circolo industriale e commerciale a volersi occupare dell'argomento.

« I sottoscritti, riunitisi, dietro invito della Presidenza del Circolo, riconobbero bentosto l'opportunità di una simile istituzione, anche in vista della maggiore probabilità di ottenere l'abolizione, tante volte invano invocata, del vecchio regolamento austriaco del 1845, il quale, sebbene sia stato abolito sino dal 1871 nello stesso Impero austro-ungarico vige ancor oggi nelle provincie della Lombardia e della Venezia.

« Essi pensarono che, a raggiungere l'intento, convenisse di aderire a quanto già fece il Comitato di meccanica della nostra Società di incoraggiamento, per iniziativa del quale si tenne, fino dal 2 maggio 1880, un'adunanza fra parecchi industriali, e si raccolse un buon numero di adesioni ; e che potesse valere una nuova riunione fra i possessori di caldaie a vapore, allo scopo di informarli dello stato in cui ora trovasi la questione, di esaminare le proposte fatte e di trovare altri aderenti ».

L'adunanza ebbe luogo, infatti, il 12 corr. nelle sale del Circolo industriale e commerciale, e risultò composta di moltissimi fra i più noti e principali industriali di Milano: fra i quali il barone Cantoni, il Bressi, il Gavazzi, il Cramer, il Treves Emilio, il De Vecchi ed altri. Oltre agli industriali, intervennero pure moltissimi egregi professionisti e commerciali, fra cui il prof. Colombo, l'ingegnere Guzzi, l'ing. nob. Vigoni, l'ing. Saldini, il cav. D'Italia. La presidenza era tenuta dal cav. Tommaso Bertarelli, presidente del Circolo industriale.

Egli espose brevemente, ma molto chiaramente, lo scopo dell'adunanza, consigliata dalla necessità di scegliere o la continuazione d'un Comitato governativo, o la costituzione di un'Associazione fra gli stessi proprietarii per la vigilanza delle caldaie. Disse che il Governo, prima di stabilire una legge in proposito, si era rivolto alle Camere di commercio, perchè vedessero di promuovere la formazione di tali Associazioni nei rispettivi distretti. Il Circolo industriale si è occupato di tutto ciò, in seguito agli officii fattigli dall'on. Camera di commercio locale, ed invitò i proprietarii di generatori a vapore a pronunziarsi sui due sistemi.

Dopo lunga ed animata discussione, l'adunanza adottò, in massima, la formazione dell'Associazione; e dietro invito del presidente, si aprì la sottoscrizione dei nuovi adesionisti, per nulla, del resto vincolati, se non dopo l'approvazione dello statuto, che verrà presentato in altra riunione.

Cotonificio veneziano. — La *Gazz. di Venezia*, del 10, reca:

Annunziamo con piacere che venne finalmente firmato il Decreto Reale, col quale venne approvata la costituzione di questa Società, sì interessante per Venezia; sicchè è a sperarsi che fra non molto, ultimate le pratiche per l'acquisto della località, s'incomincieranno i lavori di costruzione dell'Opificio.

Sentiamo che fu già commessa una prima macchina a vapore, della forza di 700 cavalli, la quale deve mettere in movimento le macchine del primo compartimento per 25,000 fusi, col quale s'incomincia; per proseguire poi man mano cogli altri tre compartimenti, di altri 25,000 fusi per ciascheduno

Concorso d'ingegneri. — È aperto un corcorso per esame a 24 posti di ingegnere-allievo nel R. Corpo del Genio civile. Due fra quelli che saranno nominati ingegneri-allievi potranno essere inviati all'estero per studii di perfezionamento.

Gli esami avranno luogo in Roma, ed incomincieranno il giorno 15 maggio 1882.

Gli ingegneri che intendono sottoporsi alla prova degli esami dovranno presentare, non più tardi del 20 aprile

p. v., al Segretariato generale del Ministero dei lavori pubblici, la loro domanda coi documenti richiesti dall'Avviso di concorso pubblicato nella *Gazz. Uff.*

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nei valori ferroviarii, la speculazione si mantenne, nella scorsa settimana, assai fredda e svogliata.

Le Azioni della Società delle Meridionali, quotate a 460 e 459; le Obbligazioni a 276.75; i Boni a 547.50. Del pari le Palermo-Trapani a 280, quelle di prima emissione, ed a 274.50 le altre di seconda emissione. Nominali le Pontebbane a 413; le Meridionali Austriache a 284.50; le Sarde A a 276; le B a 273; le nuove a 278.50; le Sarde di preferenza a 218; le Azioni Romane a 140.

A Parigi, meglio tenute le Azioni Lombarde a 303.75 a 307.50; le Obbligazioni a 276 e 279; le Vittorio Emanuele a 277.50 e 280; le Azioni Ferrovie Romane e 131 a 134; le Obbligazioni a 256 e 257.

CONVOCAZIONI

Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 30 corr. in Roma, sede sociale (via Condotti, 61), per la relazione del Consiglio d'amministrazione, per la presentazione dei bilanci consuntivo 1881 e preventivo 1882, e relative deliberazioni anche pel riparto degli utili, per la nomina di consiglieri e revisori pel 1882, e per comunicazioni diverse.

Banca Romana — Gli azionisti sono convocati in assemblea ordinaria pel giorno 30 corr. in Roma, sede sociale (via Pigna, 14), per il rapporto dell'Amministrazione sul bilancio 1881, colla relazione dei censori, e per approvazione del medesimo.

Banca agricola ipotecaria — Gli azionisti sono in assemblea generale ordinaria pel giorno 31 corr. in Napoli, sede sociale (via Toledo, 413), per la relazione del Consiglio d'amministrazione, per approvazione del bilancio consuntivo 1881, e per la nomina di consiglieri.

Società generale delle Torbiere italiane — Gli azionisti sono riconvocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 1° aprile p. v. in Torino, sede sociale (via Ospedale, 24), per la relazione del Consiglio d'amministrazione sull'esercizio 1881, per approvazione del relativo, e per la nomina di amministratori uscenti per turno.

Società anonima per Condotte d'acqua. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 3 aprile p. v. in Roma, sede sociale (via Torre Argentina, 76), pel rapporto del Gonsiglio d'amministrazione e la relazione dei sindaci sulla gestione 1881, per approvazione del bilancio e relativo dividendo, e per la nomina di consiglieri e sindaci pel 1882.

VERSAMENTI

Società Anonima per la ferrovia Sassuolo-Modena-Mirandola-Finale. — Gli azionisti sono invitati a versare il 3° decimo sulle rispettive Azioni, decontando sul medesimo gl'interessi scaduti il 31 dicembre 1881 sulle somme versate, in ragione di L. 1.20 per Azioni. Versamento dal 5 aprile p. v. presso la Ditta Figli Weill Schott in Milano.

Banca Generale. — I sottoscrittori sono invitati a versare L. 50 sulle 50,000 Azioni nuove. Versamento dal 5 al 10 aprile p. v., presso le sedi della Banca Roma e Milano, e Banche e Ditte all'uopo autorizzate.

Società generale per le ferrovie complementari — Gli azionisti sono invitati a versare il 4° decimo in L. 25 per ciascuna Azione entro il 15 corr., ed il 5° decimo entro il 15 aprile p. v. Versamenti alla Cassa del Banco di Napoli.

Avvisi d'Asta

Il 20 corr., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Pesaro, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione (dal 1° aprile 1882 al 31 marzo 1891) del tronco della strada nazionale da Arezzo a Fossombrone, compreso fra Bocca Trabaria e la borgata di Calmazzo, della lunghezza di m. 64,671.85, per la presunta annua somma di L. 31,990. Deposito interinale L. 2,000, cauzione definitiva eguale alla metà dell'annuo canone deliberato, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Mantova, si terrà un'asta per l'appalto della sistematica difesa della sponda interna del tratto d'argine destro di Po in Froldo Barche, in Comune di Sermide, per la presunta somma di L. 54,215. Lavori da eseguire entro 60 giorni dalla consegna. Deposito interinale L. 3,000, cauzione definitiva L. 6,000, ambedue in contanti o rendita D. P.

— Il 23 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Ravenna, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori per un nuovo indirizzo alle acque del fiume Lamone nella cassa di bonificazione omonima, per la presunta somma di L. 461,350. Lavori da eseguire entro 24 mesi dalla consegna. Deposito interinale L. 15,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, in numerario o rendita D. P.

— Il 24 detto mese, presso la Prefettura di Reggio Emilia, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada obbligatoria Vetto-Rosano, cioè da Vetto alla Casella di Cola, della lunghezza di m. 5,514.38, per la presunta somma di L. 42,017.09. Deposito interinale L. 2,000, cauzione definitiva L. 4,000, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Napoli, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione e sistemazione di locali nell'edificio ei S. Pietro ad Aram, ad uso della Scuola tecnica, in diminuzione dell'importo di lire 50,704.30, ribassato di L. 27.50 p. 0[0] nel precedente incanto. Lavori da eseguire entro 6 mesi dalla consegna. Deposito interinale L. 2000, cauzione definitiva L. 5,070.43, ambedue in contanti o rendita D. P.

— Il 25 detto mese, presso la Prefettura di Brescia, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione (dal 1° aprile 1882 al 31 marzo 1891) del 4° tronco della strada nazionale detta del Tonale, da Ponte di Legno al confine Tirolese, della lunghezza di m. 10,142, per l'annuo canone di L. 7,900. Deposito interinale L. 800, cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, in numerario o rendita D. P.

— Il 31 detto mese, presso la Prefettura di Forlì, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della novennale manutenzione della strada nazionale da Rimini al confine della Repubbliea di San Marino, in diminuzione dell'annuo canone di L. 4,315.31, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 400, cauzione definitiva eguale a mezza annata del cannone deliberato, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Il 3 aprile p. v., presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Reggio Emilia, si terrà una 2° asta (deserta la 1°), per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale delle Radici, compreso fra il paese di Roteglia ed il ponte sul torrente Poggioli del Bue, per la presunta somma di L. 291,800. Lavori da eseguire entro 3 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 15,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

Appalti deliberati.

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto, per conto delle Ferrovie Meridionali, la fornitura di N. 17 vasche per rifornitori.

G. PASTORI *Direttore-proprietario, responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

PRODOTTI APPROSSIMATIVI MENSILI

di gennaio 1882
e confronto coi definitivi di gennaio 1881.

	1882	1881	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio	3.571	3.567	4	—
Media in esercizio	3.571	3,567	4	—
Viaggiatori	2,809,673.45	2,461,555.72	348,117.73	—
Bagagli e cani	109,900.59	92,502.82	17,397.77	—
Merci a grande velocità	666,327.20	701,397.75	—	35,070.55
Merci a piccola velocità	4,400,934.30	3,853,057.43	547,876.87	—
Totale dei prodotti ferroviari	7,986,835,54	7,108,513.72	878,321.82	—
Navigazione sul lago di Garda	6,018.55	6,084.65	—	66.10
Totale del mese	7,992,854.09	7,114,598.37	878,255.72	—
PRODOTTI *dal 1° gennaio al*				
Viaggiatori	—	—	—	—
Bagagli e cani	—	—	—	—
Merci a grande velocità	—	—	—	—
Merci a piccola velocità	—	—	—	—
Totale dei prodotti ferroviari	—	—	—	—
Navigazione sul lago di Garda	—	—	—	—
Totali dal 1° gennaio	—	—	—	—

PRODOTTI *per chilometro (esclusa la navigazione)*

	1882	1881	DIFFERENZA in confronto col 1881	Per cento
Prodotti del mese di gennaio	2,236.[illegible]8	1,992.85	+ 243.73	+ 12.23
Prodotti totali	—	—	—	—

Strade Ferrate Meridionali

7ª Settimana. — *Dal* 12 *all'*18 *febbraio* 1882.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1882	1,539.—	408,092.65	265.17
Settimana corrisp. nel 1881.	1,446.—	411,510.45	284.59
Differenze nei prodotti della settimana 1882.	+ 93.—	— 3,417.80	— 19,42
Introiti dal 1° gennaio 1882	1,471.29	2,922,779.66	1,986 54
Introiti corrisp. nel 1881	1,446.—	2,836,543.60	1,961 65
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1882	+ 25.29	+ 86,236.06	+ 24.89
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1882.	1,324.—	227,194.1[illegible]	171.60
Settimana corrisp. nel 1881.	1,266.—	299,215.05	236 35
Differenze nei prodotti della settimana 1882	+ 58 —	— 72,020.94	— 61,75
Introiti dal 1° gennaio 1882.	1,324.—	1,461,874.43	1,104.13
Introiti corrisp. nel 1881	1,266 —	1,544,946.13	1,220.34
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1882	+ 58.—	— 83,071.70	— 116.2[illegible]

Strade Ferrate Romane

52ª Settimana — *Dal* 24 *al* 31 *dicembre* 1881.
(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana.	1,681	942,576.75	25,583.02
Settimana corrisp. del 1880.	1,681	1,049,801.74	28,493.27
Differenza in più	—	—	—
Differenza in meno	—	107,224.99	2,910.25
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 31 dicembre 1881	1,681	32,171,826.10	19,138.50
Periodo corr. 1880	1,681	30,865,893.45	18,361.63
Aumento	—	1,305,932.65	776.87
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di dicembre 1881
(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	26,580,05	9,238,90	7,313,25
Piccola Velocità	6,496,33	268,01	2,727,06
Totali	33,076,38	9,50[illegible],91	10,0[illegible]0,31

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti del mese di settembre 1881.

QUALITA' DEI TRASPORTI	LINEA VICENZA-SCHIO Importo	LINEA TREVISO-VICENZA e PADOVA-BASS. Importo	LINEA CONEGLIANO-VITTORIO Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori	12,653.28	50,966.28	6,622.81	70,242.37
Bagagli e cani	169.99	968.86	261.14	1,399.99
Merci a grande vel.	925.42	4,755.72	551.44	6,232.58
Merci a piccola vel.	8,782.66	39,042.98	3,992.90	5[illegible],823.54
Introiti diversi	457 41	898.16	314.11	1,669.68
Totale	22,988.76	96,632.00	11,742 40	131,363.16

ANNUNZI

CITTÀ DI TORINO

Stabilimento dei MOLINI detti di DORA o dei MOLASSI ed annessi LOCALI e FABBRICATI dei FORNI

AVVISO PREVENTIVO DI VENDITA

Allo scopo di lasciare campo a migliore utilizzazione di una considerevole forza motrice, fornendo in pari tempo largamente i mezzi d'impianto e di conveniente sviluppo di una grande industria, la Città di Torino esporrà in vendita, in quel giorno che verra indicato, non prima dal 15 aprile prossimo, a pubblici incanti, due suoi Stabilimenti coerenti, e formanti un complesso, suscettivo però di divisione, posti nell'abitato, cioè:

a) I *Molini* detti *di Dora* o *Molassi*, composti di fabbricati e siti annessi, della superficie di metri quadrati 6764 circa, con annesso salto, servito da corso d'acqua di proprietà municipale, che derivato dal fiume Dora al luogo detto *La Pellerina*, dopo aver soddisfatto agli altri oneri pubblici e privati, coll'aggiunta delle acque del Canale detto della *Ficca Nuova* o *Meana*, parimenti derivato dal torrente Dora, attraverso lo Stabilimento da ponente a levante, e che, tenuto conto delle eventualità naturali e convenzionali, può risultare in media di litri 5250 per ogni minuto secondo, con una caduta di oltre metri tre; il tutto, compresi i meccanismi ed accessori, con 42 palmenti mossi da 18 ruote, ed i fabbricati e locali per uso di magazzini e lavoratura di farine.

b) I fabbricati e dipendenze detti *I Forni*, della superficie di metri quadrati 4886 circa, composti di una manica semplice a due piani verso pubblico vicolo; di altra manica centrale a tre piani contenente i Forni, e di due navate laterali ad un piano; dell'Oratorio di San Martino; e di tettoie; con annesso uso di forza motrice di quattro cavalli teorici circa, sul canale scaricatore di quello detto *delle Fontane*.

L'acquisitore potrà valersi della forza motrice e dello Stabilimento di cui alla lettera *a* per macinazione di cereali, o per qualsivoglia altra industria, e dello Stabilimento di cui alla lettera *b* per qualunque uso.

La relativa asta si farà in due Lotti in base:

Pel Lotto I, comprendente i *Molini* di Dora o *Molassi*, alla somma di L. 420,000 per l'area e pei fabbricati, oltre al canone annuo fisso di L. 9000 per la forza motrice;

Pel Lotto II, comprendente i Fabbricati e locali dei *Forni*, alla somma di L. 140,000, oltre al canone annuale fisso di L. 120 per la forza motrice.

In caso di mancanza o d'insufficienza di offerte pel Lotto I, l'asta sarà dichiarata deserta, e non si procederà più all'incanto del Lotto II; verificandosi il deliberamento, separatamente, di ambedue i Lotti, si esporranno riuniti a nuova asta sul complesso dei due prezzi risultati dai singoli deliberamenti.

Per maggiori informazioni in proposito dell'annunziata vendita, e per comunicazione del relativo Capitolato, dirigersi all'Uffizio municipale X (Lavori pubblici).

Torino, dal Palazzo Municipale, addì 4 febbraio 1882.

Il Sindaco
L. FERRARIS.

Il Segretario
Avv. PICH.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Trazione e del Materiale in TORINO, VERONA e MILANO.

Materiale		Quantità	
ACCIAIO vecchio in genere ed in lime di rifiuto	Chilogr.	54,000	circa
BRONZO in limatura e tornitura	»	27,000	»
CERCHI di ferro per carri e carrozze	»	400,000	»
CERCHI d'acciaio per locomotive e tenders	»	182,000	»
FERRO vecchio in pezzi grossi e minuti, lamerino, gratelle, e da lavoro	»	595,700	»
GHISA da rifondere	»	188,000	»
OTTONE da rifondere	»	44,000	»
RAME in limatura e tornitura e da rifondere	»	56,000	»
ZINCO da rifondere	»	25,000	»
ASSI montati per carri e carrozze fuori servizio, N. 160	»	90,000	»
Detti sciolti fuori uso a gomito	»	5,000	»
LEGNA in ritagli	»	60,000	»

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un' offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **4 aprile 1882.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 6 dello stesso mese alle ore 10 antimeridiane.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 20 giorni dalla data dell'aggiudicazione e pagati in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè i particolari della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di TORINO, GENOVA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA, FIRENZE e LUCCA e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 16 Marzo 1882.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO

TORINO — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, Via Finanze, 13.

G. Pastori Direttore proprietario responsabile

ANNO XV. Mercoledì 22 Marzo 1882. N. 12.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO.

I TRASPORTI FERROVIARII
ed il nuovo Codice di commercio

(*Contin. e fine — V. N.* 11).

. . . .

NERVO. — Comincio coll'assicurare la Camera che non intendo trattenerla con un lungo discorso intorno a questo argomento; desidero soltanto richiamare l'attenzione del Ministero e dei miei onorevoli colleghi sopra altri tre articoli del capitolo 13, sul quale ieri ha parlato in un modo così chiaro l'onorevole Genala, relativamente ai rapporti, che, per le disposizioni di questi articoli del Codice di commercio, possono esistere col nuovo ordinamento dello esercizio delle ferrovie.

L'onorevole Genala vi ha ieri segnalato come gli articoli 411 e 412 contengano disposizioni tali, che sarebbe ottimo consiglio non accettare tali quali son proposte, e se non saranno coordinate prima col regolamento organico, che l'Amministrazione sta ora studiando, e di cui ha già ricevuto da un'apposita Commissione il progetto, per il servizio delle reti ferroviarie del regno, non soltanto in quanto concerne le tariffe, ma anche in quanto concerne le disposizioni giuridiche, che regolano i rapporti tra gli esercenti i trasporti ferroviarii e gli speditori.

Quindi, considerata la materia da questo punto di vista, non è da meravigliare se, leggendo accuratamente tutti gli articoli di questo titolo del Codice di commercio, si trovi qualche altra disposizione, che ci dà argomento di eccitare il Governo e la Camera a prendere in seria considerazione la questione di massima, posta ieri dall'onorevole Genala.

Ed è per conformarmi a questo concetto, che io ho chiesto di parlare, e sarò breve.

Coll'articolo 388 del progetto di Codice si stabilisce che la lettera di vettura potrà essere al portatore o nominativa. La lettera nominativa è il sistema che ora vige; la lettera al portatore sarebbe l'innovazione, che col nuovo Codice si introdurrebbe nella legislazione sopra questa materia. Ma, o signori, voi ben comprendete che la lettera di vettura al portatore implica la facoltà legale di cedere questa lettera a terzi, e quindi questa cessione può molto probabilmente dar luogo ad interruzioni di servizio, imperocchè il mittente può variare, durante il trasporto della merce per arrivare alla sua destinazione, una o più volte. Ora, questa nuova azione nei paesi dove non è stata finora ammessa, può dar luogo ad interruzioni di servizio. Queste interruzioni possono dar luogo a grande ingombro di merci nelle Stazioni ferroviarie, ed il risultato di questi due inconvenienti sarebbe, per l'Amministrazione esercente la ferrovia, l'eventualità di trovarsi dinnanzi a litigi per danni di ritardo, e via dicendo.

Ora io dico: questa eventualità per l'Amministrazione ferroviaria, supposto che sia nelle mani di una Società privata, non sarà essa tradotta in altrettanta minore partecipazione da darsi dall'Amministrazione esercente al Governo sul prodotto dell'esercizio? Signori, nel commercio e nell'industria, le eventualità di rischi si scontano. Ora, per me è certissimo che l'esporre l'esercente di una rete ferroviaria a queste numerose eventualità di litigio per dar luogo a questa nuova forma della lettera di vettura, è un far sì che si convertano probabilmente queste eventualità per l'Amministrazione ferroviaria, nella necessità di pretendere uno sconto sopra le partecipazioni che dovrebbero dare al Governo. Mi limito a segnalare quest'inconveniente per dimostrare alla Camera come, anche da questo punto di vista, sia necessario che le disposizioni di questo titolo del Codice vengano sospese, per essere debitamente coordinate colle disposizioni organiche che si adotteranno in seguito per l'esercizio ferroviario.

Vengo all'articolo 399, il quale dice che, in caso di ritardo nell'esecuzione del trasporto, il vettore non ha diritto che alla metà del prezzo di trasporto; e perde l'intiero prezzo di trasporto, se il ritardo è durato il doppio del tempo stabilito per la esecuzione del trasporto medesimo.

Ora, o signori, qui bisogna bene intendersi sopra l'interpretazione da darsi alla prima riga di quest'articolo, *in caso di ritardo*. Io non sono legale, e quindi chiedo anticipatamente venia alla Camera, se a volte esprimo una qualche opinione mal fondata dal punto di vista giuridico; ma procurerò di tenermi sul terreno puramente economico-amministrativo.

In caso di ritardo. Ora questo ritardo non essendo stabilito entro quali limiti debba essere circoscritto, è naturale che il destinatario di una merce, colui che la deve ricevere, se giustifica un ritardo di mezza giornata, o di alcune ore dopo l'arrivo del treno, può pretendere che l'Amministrazione delle ferrovie perda la metà del prezzo.

Ebbene, o signori, anche qui io credo che sia da considerarsi come una disposizione così rigorosa possa essere di grave incaglio all'Amministrazione ferroviaria, tanto se sia nelle mani del Governo, come nelle mani di una Società privata. La Conferenza di Berna, nella quale si discussero anche queste particolarità del servizio ferroviario, finì per proporre che le indennità per ritardi siano graduate secondo l'entità di questi ritardi. Ho qui la proposta della Commissione ultimamente nominata dal Ministero per concretare il regolamento organico sul servizio ferroviario, in base alle proposte della Conferenza di Berna e di quelle della Commissione d'inchiesta parlamentare; e trovo un articolo, l'articolo 143, dove si scorge precisamente che le indennità da darsi in questi casi di ritardo sono graduate e proporzionate all'entità del ritardo. Io credo che, anche per dare maggiore precisione alle disposizioni di questa parte del Codice, che riepiloga tutte le disposizioni che dovranno assicurare gli interessi dei terzi con le Amministrazioni dei trasporti, debba essere chiarita in modo da evitare gli inconvenienti, che indubitabilmente ne deriverebbero se rimanesse come ora è.

Un'ultima osservazione, e poi ho terminato.

Vi è l'articolo 401, che stabilisce che il prezzo, nei casi di avaria o di perdita di merci consegnate per il trasporto ad una determinata destinazione, che deve servire di base all'indennità, sia stabilito al punto della destinazione. Ebbene, o signori, anche considerando un po' da vicino la parte economica di questa disposizione, si scorge che essa non è, nè equa, nè conveniente per l'Amministrazione delle ferrovie, sia che rimanga in mani dello Stato, sia che venga affidata all'industria privata. La Conferenza di Berna propose, sopra questo punto, che il valore della merce, quando deve servire di base per la indennità, sia stabilito al punto del ricevimento della spedizione; imperocchè ha considerato molto fondatamente che questo valore è quello che l'esercente il trasporto riceve in consegna, e di cui è responsabile.

Il vettore non è responsabile del valore che avrà una merce quando arriva a destinazione; ed è molto più naturale, giusto ed equo, l'attribuire alla merce il valore che ha al momento della consegna.

Io ho creduto mio dovere, dal momento che è stata sollevata molto opportunamente la questione di massima, di coordinare le disposizioni di questo libro del Codice con quelle del prossimo ordinamento dell'esercizio ferroviario, che è in corso; e di richiamare l'attenzione della Camera sopra questi tre articoli, i quali mostrano, secondo me, una volta di più la necessità della sospensione di queste disposizioni, e della loro coordinazione coll'ordinamento dell'esercizio ferroviario, che è in corso di studio al Ministero dei lavori pubblici.

. . . .

Genala. — Ringrazio anzitutto il Ministro degli esteri e il Relatore delle parole che hanno detto a mio riguardo, le quali hanno contribuito a rendere meno grande la distanza fra l'opinione mia e la loro. L'onorevole relatore, parlando dell'articolo 411, ha ridotto la questione ad un diverso modo d'interpretare le parole del Codice di commercio. Egli disse che io ne ho data una interpretazione troppo severa, e che il senso di questo articolo è uguale a quello del corrispondente articolo della Convenzione stipulata a Berna fra i delegati dei varii Stati. Io posso prender atto delle parole del Relatore; e qualora le cose da lui dette fossero confermate dal Ministro guardasigilli, io non avrei che da rivolgermi a lui per pregarlo di valersi della facoltà di coordinamento, che gli verrà concessa coll'articolo 3 del progetto di legge in discussione, affine di togliere questo doppio e non chiaro modo di esprimere la cosa stessa.

E dappoichè l'articolo della Convenzione di Berna è più esplicito ed evidente, così io muoverei preghiera al Ministro guardasigilli d'introdurlo senz'altro nel Codice di commercio. Giacchè si tratta di coordinare due articoli, che debbono esprimere lo stesso pensiero, la identica disposizione, non si può far meglio che adoperare le identiche parole. Attendo la dichiarazione del Ministro guardasigilli, e passo senz'altro all'articolo 412.

Malgrado un'apparente confutazione, che il Ministro degli esteri ha cercato di fare di alcuna delle argomentazioni mie, in fondo in fondo neppur egli ha potuto disconoscere la gravità delle conseguenze che trarrebbe seco questa innovazione, nè la dissonanza che vi è fra questo articolo e varie leggi nostre, come, ad esempio, quella dei lavori pubblici e quella per le concessioni delle strade ferrate.

Egli e il Relatore hanno soggiunto inoltre, che questa materia potrà essere poi modificata, ed anche intieramente mutata colla futura legge delle tariffe, ovvero subito con le disposizioni transitorie del presente Codice; ed esitano ad accettare la soppressione dell'articolo 412, per tema di turbare il rapido pregresso di questa discussione, e soprattutto pel desiderio di ottenere la immediata approvazione del Codice, senza doverlo ripresentare al Senato. Sembra agli onorevoli Ministri un cattivo esempio l'accettare il mio semplice emendamento, perchè, dietro questo, altri ancora, che fanno vive istanze, insisteranno per avere approvate anche le loro più gravi proposte. Comprendo la insistenza del Ministero nel volere approvato il Codice, senza entrare in discussioni particolareggiate; ma è evidente che la proposta da me fatta di stralciare quest'articolo 412, in sostanza non porti il menomo incaglio.

Infatti, o signori, dacchè si riconosce, tanto dal Governo, come dalla Commissione, la necessità di trattare di questa materia della responsabilità speciale nei trasporti ferroviarii quando saremo nel tema delle tariffe, mi par naturale il togliere, lo stralciare per ora, quest'articolo. Non è già una innovazione che io chieda, non è che io reclami una riforma che non sia stata fatta; dico semplicemente di non introdurre oggi a precipizio una massima, che deroga a

tutta la nostra legislazione e giurisprudenza: una massima che non deve essere inserita nel Codice, che distrugge la maggior parte delle nostre tariffe, e che è contraria a disposizioni e proposte e Convenzioni fatte da questo medesimo Ministero. Perchè deciderla ora intempestivamente? Sospendiamola. Non vi chiamo nemmeno a risolvere la questione; dico semplicemente: non pregiudichiamola, e lasciamo frattanto in vigore quella giurisprudenza che è piaciuto al Ministro degli esteri d'invocare in suo favore. Togliere via l'articolo dal Codice è una cosa agevolissima; e non turba nemmeno la numerazione, perchè basta che l'onorevole Ministro guardasigilli spezzi in due l'articolo precedente, e la numerazione degli articoli non verrà turbata. (*Ilarità*).

Che il Senato sia per approvare questa modificazione, non c'è il menomo dubbio; mi basterebbe ripetere quello che dissi nella seduta passata, vale a dire che il Senato stesso aveva nella sua Relazione lasciato come in sospeso questo tema, affatto speciale ed eccezionale, che concerne i trasporti ferroviarii.

Il Ministro guardasigilli può soddisfare in due modi a questa che mi sembra una legittima domanda. L'uno è di stralciare senz'altro l'articolo, facendone votare dalla Camera la soppressione; l'altro è di ottenere dalla Camera la facoltà necessaria per fare egli stesso una tale soppressione, od almeno una riforma radicale dell'articolo. Io sono disposto ad acconciarmi a quel modo che il Ministero crederà più conveniente; soltanto mi permetto di fare osservare essere necessario che la cosa sia fatta con molta chiarezza. Non si tratta di cosa che abbia la sua origine, la sua vita e la sua fine dentro la cerchia dell'Amministrazione; no, questa massima eccezionale interessa tutto il pubblico, viaggiatori, speditori, destinatarii; contiene una gravissima deroga al Diritto civile, al Diritto comune; quindi la massima che vorrebbesi stabilire, può essere invocata anche innanzi ai tribunali. E, qualora il Ministero avesse fatto modificazioni senza averne ottenuto la necessaria facoltà dal Potere legislativo, potrebbero codeste modificazioni essere impugnate innanzi ai tribunali.

Faccio inoltre di bel nuovo notare che, se venisse attuato il Codice di commercio con quest'articolo 412, tutte le tariffe speciali sarebbero distrutte, con grave danno del Commercio e delle Strade ferrate; e noi vedremmo anche nascere una grossa questione intorno all'efficacia di questo articolo, rispetto alle Convenzioni ed alle tariffe già approvate per legge, ed anche rispetto alle altre norme concernenti i trasporti, che sono state stabilite conformemente alla legge dei lavori pubblici, che è legge speciale.

Non aggiungo altro, perchè ho fiducia che l'onorevole Guardasigilli, il quale è dotto egualmente nelle scienze giuridiche e nelle cose ferroviarie, saprà, fra le due vie da me additate, scegliere quella che potrà meglio condurci a buon porto.

SITUAZIONE DEI LAVORI
ALLA FERROVIA DEL GOTTARDO
al 31 gennaio 1882.

In relazione al nostro numero dell'8 febbraio p. p., ricaviamo dall'ultimo Rapporto mensile N. 110, pubblicato dal Consiglio federale svizzero, la situazione dei lavori alla ferrovia del Gottardo al 31 gennaio 1882.

I. *Grande Galleria del Gottardo.*

Com'era indicato nel Rapporto precedente, l'esercizio provvisorio del tronco Göschenen-Airolo è stato aperto col 1° gennaio 1882.

Nel corso di questo mese, fu completato il secondo strato di ghiaia, continuato il congiungimento delle murature e la copertura definitiva dell'acquedotto, cominciata la regolazione della piattaforma pel secondo binario (non posato), e posati quasi interamente i due cavi telegrafici. La condotta d'aria è stata smontata, ed i tubi trasportati fuori della galleria. Così pure si è fatto pel binario di servizio, di cui non restano che 4,050 m. dal lato di Göschenen. Le locomotive di servizio hanno ancora funzionato per codesti lavori sino verso la fine di gennaio.

Oltre il compimento dei lavori sovraccennati, restano ancora da eseguire alcune riparazioni alle murature, da collocare nel sotterraneo le condotte d'aria, e da costruire i portali definitivi ed il prolungamento della galleria all'imbocco Sud (46 m.)

II. *Linee d'accesso alla grande Galleria.*

Alla fine di gennaio, la situazione dei movimenti di terra, delle opere d'arte e delle gallerie, distintamente per le diverse linee in costruzione, era la seguente:

LINEE	Lunghezza delle sezioni	Lavori preventivati pel 1881	Lavori eseguiti a tutto genn.	p. 0/0
	metri	metri cubi	metri cubi	
a) Movimenti di terra.				
Immensee-Fluelen	31.980	960.900	984.880	102
Fluelen-Goeschenen	38.742	1,293.840	1.255.010	97
Airolo-Biasca	45.838	1.697.500	1,616.400	95
Cadenazzo-Pino	16.200	321.390	309.630	96
Giubiasco-Lugano	25.952	553.820	592.010	107
Totale	158.712	4,827.450	4.757.930	99
b) Murature.				
Immensee-Fuelen	31.980	51.530	47.330	92
Fluelen-Goeschenen	38.742	91.190	81.260	89
Airolo-Biasca	45.838	79.510	75.160	95
Cadenazzo-Pino	16.200	34.770	34.820	100
Giubiasco-Lugano	25.952	38.440	38.760	101
Totale	158.712	295.440	277.330	94

LINEE	Lunghezza comprese le teste (1)	VOLTA		PIEDRITTI (2)	
		Lunghezza prevista	Restano da eseguire	Lunghezza prevista	Restano da eseguire
c) Gallerie.	metri	metri		metri	
Immensee-Fluelen	5,586.50	5,364	—	10,597	—
Fluelen-Goeschenen	7,295.80	6,577	346	6,896	17
Airolo-Biasca	8,083.80	6,543	1,202	7,527	923
Giubiasco-Lugano	3,241.90	3,242	—	6,484	—
Totale	24,208.00	21,726	1,548	31,504	940

(1) Comprese le lievi modificazioni apportate successivamente ai progetti.
(2) Somma dei piedritti di destra e sinistra.

Osservazioni generali. — Gli studii menzionati nel nostro ultimo Rapporto, a proposito dei tipi da adottare per le grandi gallerie delle linee di montagna, ebbero per risultato di far decidere l'allargamento della calotta per due binarii tutti in punti dove l'escavo non era stato provvisoriamente previsto che per un binario, e dove siffatto allargamento avrebbe potuto essere troppo pericoloso e costoso da eseguire più tardi durante l'esercizio. Questa misura si applica a tutte le grandi gallerie delle linee di montagna, ad eccezione di quella di Leggistein, ove la natura della roccia è migliore. D'altra parte, il quadro indica i lavori complementari che restano da eseguire in seguito alla suddetta decisione. Una revisione dei tronchi da rivestire di muratura fu egualmente fatta, e le nuove determinazioni dei tipi di rivestimento per le gallerie sovraindicate hanno notevolmente aumentate le quantità di vòlta e di piedritti che restano da costruire. Furono conchiusi speciali contratti per la esecuzione dei lavori complementari, che sono già cominciati per le gallerie di Naxberg, di Freggio e di Prato.

Oltre questi lavori, restano ancora da eseguire, nelle gallerie elicoidali della rampa Sud, le seguenti quantità di allargamento in calotta e di strozzo:

Allargamento in calotta.

Freggio . . —	Progresso in genn. m. —	Restano m. 21
Piano-Tondo —	» » 17	» » 36
Travi. . . . —	» » 7	» » 29

Strozzo.

Freggio . . —	Progresso in genn. m. —	Restano m. 16
Piano-Tondo —	» » 31	» » 28
Travi. . . . —	» » 70	» » 28

L'importo dei lavori eseguiti a tutto il mese di gennaio su ciascuna delle linee d'accesso risulta come segue:

LINEE	Preventivo del febbraio 1881	Importo dei lavori eseguiti in base ai prezzi del contratto	
		Totale	per cento del preventivo
Immensee-Fluelen .... Fr.	11,145,300	8.189,000	73
Fluelen-Goeschenen..... »	22,425,900	17,360,300	77
Airolo-Biasca............ »	23,254,700	17,587,600	76
Cadenazzo-Pino.. .... »	2,438,900	1,651,700	68
Giubiasco-Lugano....... »	8,127,200	5,547,000	68
Totale Fr.	67,392,000	50,335,600	75

Il numero degli operaj impiegati in media per ciascun giorno di lavoro durante il mese di gennaio risulta dal seguente prospetto:

LINEE	Gallerie	Altri lavori	TOTALE
Immensee-Fluelen........ N.	4	323	327
Fluelen-Goeschenen......... »	77	142	219
Airolo-Biasca................ »	974	124	1,098
Cadenazzo-Pino............ »	»	83	83
Giubiasco-Lugano.......... »	14	433	447
Totale N.	1,069	1,105	2,174

Alla suddetta Situazione aggiungiamo pure i seguenti ragguagli, tolti dalla *Gazzetta Ticinese:*

Dall'ultimo Rapporto del Consiglio federale agli Stati compartecipanti all'impresa del Gottardo si rileva, che sulla linea all'aperta della ferrovia del Gottardo, alla fine di gennaio scorso rimanevano in arretrato solo quei lavori che è facile compiere in tempo utile, e che in veruna guisa incaglieranno, col loro non compimento, nè l'armamento, nè gli altri lavori da eseguirsi. Appartengono a questi lavori quelli di riparo contro la caduta di pietre, i quali pure, su certe linee, sono in gran parte eseguiti; in parte quelli di livellamento, e lo spazzamento della linea. Dei ponti in ferro, non rimaneva più a montarsi che la parte superiore dei ponti della Mayenreuss e di Vira; il primo venne in questo frattempo compiuto, e così è terminato anche l'ultimo ponte della linea Immensee-Chiasso.

I tunnels, prescindendo dalle domande fatte dal Dipartimento federale delle ferrovie per ulteriori lavori e variazioni, sono od erano nella medesima posizione. Queste domande non sono rimaste alle murature, ove non erano dapprima previste; ma furono trasformate in altre della stessa Autorità, riferentisi all'esecuzione dei così detti tunnels provvisorii ad un binario Pressel-Kauffmann accettati. Secondo il preventivo dei lavori nel Rapporto mensile, le murature suppletorie non possono più esser terminate per l'apertura dell'esercizio; mentre dovevano eseguirsi metri 45 nel tunnel Pfaffensprung, 43 in quello del Legginstein, 239 in quello di Naxberg, 306 in quello di Freggio, 264 in quello di Prato, 230 in quello di Piano-Tondo, 436 in quello di Travi, in complesso metri 1568 di muratura; secondo il Rapporto mensile, ne furono eseguiti soli metri 298. Però non devesi credere che la linea, anche senza questi rivestimenti, non presenti sufficiente sicurezza per l'esercizio, nè che il cambiamento dei profili dei tunnels in rivestimenti più deboli, come vien chiesto, possa avere qualche inconveniente, tale da influire sull'epoca dell'apertura della linea.

La consegna del materiale d'armamento può considerarsi terminata. L'armamento della linea era eseguito, meno la breve interruzione dei ponti presso Wasen, ora terminati, e la lacuna (in complesso metri 11,693) delle due sezioni dei tunnels a spirale ticinesi del Dazio e della Biaschina; sulla linea del Ceneri (Giubiasco-Lugano) rimanevano ancora da terminare metri 9,359 di linea (1).

Le costruzioni meccaniche nelle Stazioni erano progredite assai bene, e gli edificii erano, salvo qualche eccezione, terminati. L'impianto delle linee telegrafiche, per cura dell'Amministrazione, federale sulle linee, aveva avuto luogo in gran parte; le disposizioni dei segnali delle campane, e gli apparati di contatto per controllare la velocità dei treni non erano piazzati, ma erano però ordinati — Delle 24 locomotive ordinate alla Fabbrica di macchine in Esslingen, 4 con *tenders* erano completamente terminate, e di 5 altre era incominciato il montaggio. Gli altri lavori, come le 21 macchine che devono fornire le due Fabbriche di Monaco, erano in piena esecuzione. Inoltre, delle 10 vetture di 1ª classe ordinate in Esslingen, una era terminata, e le altre ben avanzate; lo stesso era per le vetture di 2ª classe, ordinate in Magonza, e per quelle di 3ª classe in Neuhausen. In Nüremberga erano terminati 11 carri coperti per merce: mancava solo l'inverniciatura; gli altri carri per bagagli e per merce progredivano regolarmente.

Anche nel gran tunnel del Gottardo, secondo il Rapporto mensile, i lavori non erano terminati, rimanendo da eseguirsi parecchi lavori di compimento (senza contare il miglioramento dei binarii): disposizione di opere di muratura per circa 520 metri, coprimento di canale per circa 3,400 metri, sgombero del tunnel per circa 8,550 metri di lunghezza. È noto che la Amministrazione della Ferrovia del Gottardo si è assunta l'esecuzione di questi lavori, che incombevano all'Impresa del tunnel.

(1) Vedi le *Notizie ferroviarie estere.*

LE FERROVIE COMPLEMENTARI
IN FRANCIA

La Commissione speciale, che (come annunciammo nel precedente numero) sta esaminando la proposta del deputato Papon sulla costituzione della rete nazionale delle ferrovie e sul loro regime di esercizio, ha tenuto venerdì scorso una importante seduta, alla quale intervenne il Ministro dei lavori pubblici.

Il sig. Varroy fornì alla Commissione interessanti ragguagli, che sono così riassunti dal *Journal des Débats*:

Si è preteso che le Convenzioni preparate colle grandi Compagnie mirassero ad ottenere da esse l'anticipazione del rimborso degli acconti loro pagati dallo Stato a titolo di garanzia d'interesse. Questo apprezzamento è inesatto: l'art. 9 del protocollo segnato colla Compagnia d'Orléans (V. *nostro numero N.* 11), è il meno importante; ma esso avrebbe potuto da sè solo fare l'oggetto d'una Convenzione particolare.

Spiegato quindi il vero valore di quell'articolo relativo all'aumento d'interesse a carico delle Compagnie, il Ministro dice che le Convenzioni negoziate in questo momento colle Compagnie stesse hanno specialmente per oggetto:

1° Di metter fine ad una situazione incerta, precaria, che dura da più di 3 anni, e ch'è assai pregiudicievole all'interesse pubblico ed al credito;

2° Di assicurare l'esecuzione del grande programma di lavori pubblici, con condizioni almeno così rapide, come quelle già previste, ed anche più favorevoli, facendo parallelamente appello alle risorse dirette dello Stato, ad altre fonti di credito, ed agli sforzi dell'industria privata;

3° Di ottenere dalle Compagnie, in ricambio della sicurezza relativa loro garantita, un primo sacrificio, permettendo loro, da una parte, di abbassare, specialmente a vantaggio dei viaggiatori di 3ª classe e delle derrate alimentari, le tariffe della grande velocità, che sono eccessive; e dall'altra parte, di regolare le tariffe generali e speciali della piccola velocità, abbassandole specialmente a favore delle merci di minor valore;

4° Di ottenere da esse un secondo sacrificio in capitale, sotto forma di concorso nell'esecuzione delle linee della terza rete (complementari).

Ecco le idee che inspirano l'Amministrazione dei lavori pubblici nelle trattative da essa intavolate.

Lo Stato è, o sarà proprietario di circa 17,000 chilom. di strade ferrate non concesse, comprendendovi tutte le ferrovie classificate colla legge del 17 luglio 1879, e le ferrovie d'interesse locale incorporate, o che restano da incorporare nella rete d'interesse generale.

Questi 17,000 chilometri si ripartirebbero pressochè come segue:

Rete dello Stato esercìta direttamente	Chil.	4,000 a 5,000
Linee da riservare, al caso, per piccole Compagnie regionali	»	2,500 a 3,000
Linee da affidare alle 6 grandi Compagnie	»	10,500 a 9,000
Totale	Chil.	17,000

Le linee che lo Stato eserciterà direttamente saranno, in generale, affittate soltanto per un periodo che spirerà col 31 dicembre 1899, cioè per una durata che, in media, sarà di certo inferiore a 15 anni, se si tien conto della durata della costruzione delle linee nuove.

Per quanto concerne le linee nuove da affidare alle sei grandi Compagnie, la regola generale sarà l'affittamento; questa regola non avrà che pochissime eccezioni.

Da questo sistema risulterà la conseguenza, che lo Stato, all'espiro del termine di affittamento, ritroverà la piena proprietà dei 17,000 chil. di ferrovie; e questa rete ferrata, ch'esso non avrà più bisogno di riscattare, si aggiungerà ai 12,500 chil. di canali ed altre vie navigabili, che esisteranno a quell'epoca, e, per quanto sparso, metterà nelle mani dello Stato un mezzo di azione rispetto alle grandi Compagnie. Lo Stato giudicherà allora se sia il caso di riscattare da queste i 23,000 chil. di ferrovie, di cui sono concessionarie, o di esigere da esse nuovi sacrificii.

Facciamo poi notare, di passaggio, che i contratti di affittamento lascieranno lo Stato padrone delle tariffe sulle nuove linee, e che precise regole determineranno la divisione del traffico fra le linee concesse e le linee affittate, in modo da assicurare a queste ultime la parte che loro spetta legittimamente.

Si è detto più sopra che le grandi Compagnie sarebbero chiamate a concorrere nelle spese di costruzione delle nuove linee. Tale concorso sarà necessariamente molto variabile, poichè le loro situazioni sono assai diverse. Esse dovranno sopportarne l'interesse e l'ammortamento durante il periodo dell'affitto, cioè per una quindicina d'anni. Le prime quindici annualità essendo pressochè equivalenti alle sessanta ultime, ne risulta che le Compagnie avranno sopportato un carico eguale alla metà del capitale da esse anticipato.

D'altra parte, si chiedono loro delle riduzioni di tariffe, il cui importare, per ciò che riguarda la grande velocità, è già pressochè fissato, nel protocollo relativo alla Compagnia d'Orléans. Se a queste riduzioni di tariffe si aggiungono i carichi annuali d'interesse e di ammortamento delle sovvenzioni destinate alla costruzione delle nuove linee, si può dire che lo scopo prefissosi dal Governo tende a diminuire, pel periodo di affittamento, il beneficio netto annuale delle Compagnie di una somma notevolmente superiore a 100 milioni all'anno, il che costituisce un acconto sulle eccedenze future. Facciamo osservare che la realizzazione integrale del sacrificio loro domandato è subordinata all'abbandono, da parte dello Stato, di una somma di circa 50 milioni sull'imposta della grande velocità, il che forma un beneficio supplementare per il pubblico.

Il compenso per questo sacrificio delle Compagnie sta nell'assicurazione loro data di non essere riscattate entro un periodo determinato. Non è necessario far notare che un periodo di esistenza assicurata per 15 anni, è una garanzia per la buona manutenzione delle linee concesse, per la rifazione dei binarii, e per la esecuzione dei lavori complementari richiesti dallo sviluppo del traffico. Dacchè le Compagnie sono esposte ad una minaccia permanente di riscatto, esse hanno in parte sospesa l'esecuzione di lavori complementari importanti.

Il sistema, che serve di base al protocollo firmatn colla Compagnia d'Orléans, è nel fondo la facoltà lasciata allo Stato di procedere ad ogni 15 anni alla revisione delle tariffe ferroviarie, sia mediante l'espediente estremo del riscatto delle Compagnie concessionarie, sia più probabilmente con un accomodamento con esse.

Devesi, infine, insistere su questo fatto, che l'esecuzione del programma votato nel 1879 dal Parlamento non sarà punto ritardato: esso sarà invece accelerato.

I crediti del 1882 per le ferrovie sono assolntamente mantenute; essi ammontano a 287 milioni pei lavori propriamenti detti.

I crediti proposti pel 1883 ammontano a 286 milioni, cioè sono eguali a quelli del 1882. Se vi si aggiungono i lavori da eseguire dalle Compagnie in luogo dello Stato (lavori valutati per questo primo anno di ricorso all'industria privata in 40 milioni), si vede che l'importare delle spese da farsi nel 1883 supererà notevolmente quello del 1882.

Siccome anche pei lavori di navigazione e dei porti, dei quali lo Stato mantiene l'esecuzione, sono pel 1883 calcolati crediti (141 milioni) superiori a quelli del 1882 (130 milioni), così si riconoscerà che il Governo non è punto intenzionato di rallentare lo sviluppo del programma del 1879; e su ciò il Paese può essere pienamente rassicurato.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Nel *Monitore* del 25 p. p. gennaio abbiamo accennato alla proposta fatta al Ministero dei lavori pubblici dalle tre principali Amministrazioni ferroviarie per l'attuazione di una nuova tariffa da applicarsi ai trasporti di bestiame, secondo la quale, i trasporti stessi verrebbero eseguiti con una velocità intermedia fra la grande e la piccola, e con un termine di resa speciale.

Abbiamo altresì detto che, quantunque tale tariffa fosse compresa nel progetto di riordinamento ed unificazione delle tariffe ferroviarie, ora in corso di esame presso il Ministero, le Amministrazioni predette ritenevano tuttavia che convenisse attuarla al più presto, senza attendere l'approvazione dell'intero progetto delle nuove tariffe; e ciò in vista dell'utile, che ne sarebbe derivato al Commercio ed all'Azienda ferroviaria.

Ora però veniamo informati che il Ministero di agricoltura, industria e commercio, al cui esame venne sottoposta la nuova tariffa di cui ci occupammo, non si mostra guari persuaso delle ragioni addotte dalle Amministrazioni ferroviarie intorno alla convenienza di metterla così presto in vigore.

Il Ministero medesimo non disconosce l'utile che ne deriverebbe alle spedizioni a grande velocità, pel fatto del minor prezzo portato dalla nuova tariffa in confronto della vigente, senza che esista grande disparità nel termine di resa; ma trova che vengono ad esserne danneggiate le spedizioni a piccola velocità, le quali colla tariffa unica proposta dovrebbero subire un notevole aumento sul prezzo di trasporto. E siccome cotesti trasporti a piccola velocità rappresentano circa un terzo della somma totale dei trasporti di bestiame, così il suddetto Ministero troverebbe assai opportuno di procedere a nuovi studii, prima di attuare un provvedimento che tornerebbe nocivo ad una considerevole parte dei nostri produttori di bestiame, e più specialmente dei piccoli, i quali invece hanno d'uopo di validi aiuti per lo sviluppo del loro commercio.

><

L'Amministrazione delle strade ferrate dell'Alta Italia ha rassegnato all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici il progetto definitivo per l'ampliamento ed il riordinamento della Stazione di Pistoia.

L'importo complessivo delle opere comprese nel progetto ammonta a circa L. 2,000,000. Fra i lavori da eseguire è compreso un nuovo fabbricato pei viaggiatori con relativa tettoia.

Sappiamo essere intendimento della predetta Amministrazione di provvedere alla esecuzione dei lavori nel termine di cinque anni.

><

L'Amministrazione delle Strade ferrate Meridionali ha rassegnato all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici il piano generale della Stazione di Rieti, ed il progetto dei fabbricati che vi si devono eseguire, cioè: fabbricato per i viaggiatori, fabbricato per i cessi, magazzeno merci, e piano caricatore.

><

Ci scrivono da Firenze che la detta Amministrazione ha dato gli opportuni provvedimenti affinchè l'apertura all'esercizio del tronco Aquila-Rocca di Corno, della ferrovia Aquila-Rieti, sia assicurata entro il prossimo giugno.

><

La scorsa settimana si trovava a Roma il signor Pullman, proprietario delle vetture che fanno servizio nei treni della Valigia indiana. Egli fu presentato al Ministro dei lavori pubblici dal comm. Fonio, segretario generale della Società delle Ferrovie Meridionali.

Ci viene riferito che la gita a Roma del sig. Pullman avesse per iscopo di trattare l'adozione delle sue vetture nei treni diretti da Roma a Reggio di Calabria per la via di Potenza.

><

Sono stati presentati al Ministero dei lavori pubblici i progetti di appalto di due tronchi della linea ferroviaria da Ivrea ad Aosta, compresi fra Quincinetto e Verrés il primo, e fra Chambave ed Aosta il secondo, della lunghezza rispettiva di chilom. 17 e di chilom. 18 + 700. Per entrambi questi progetti daremo alcuni dettagli nel prossimo numero del *Monitore*.

><

Al primo esperimento d'asta per l'appalto del tronco di ferrovia Este-Monselice, rimase aggiudicatario provvisorio il signor Giovanni Turchetti per la somma di L. 211,275.53, ossia col ribasso del 21.38 per cento su quella di appalto. La scadenza dei fatali è fissata al 10 del prossimo aprile.

><

Sotto la presidenza del sig. Ing.-Capo della Trazione e del Materiale delle Ferrovie dell'Alta Italia, si sono tenute in questi giorni a Torino delle conferenze coi diversi costruttori nazionali di veicoli, a cui vennero affidate le ordinazioni pel 1882, secondo quanto abbiamo già annunziato, allo scopo di fissare definitivamente i prezzi dei contratti, specialmente per i veicoli di nuovo tipo.

><

Sappiamo che l'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia sta prendendo le disposizioni occorrenti per la prossima apertura della linea del Monte Ceneri.

><

L'Amministrazione medesima ha ammesso in massima l'esperimento di un nuovo tenditore per l'attacco dei vagoni.

><

Per la Esposizione internazionale di igiene e salvataggio, che avrà luogo in Berlino nel prossimo maggio, le Società di navigazione Florio e Rubattino accorderanno la riduzione del 50 p. 0|0 sul prezzo di trasporto coi loro piroscafi agli espositori, ai giurati ed agli oggetti destinati alla Mostra medesima.

><

Anche le Camere di commercio di Treviso e di Reggio Emilia hanno deliberato di fare adesione alla istanza già presentata al Ministero dei lavori pubblici da quella di Milano, per ottenere una diminuzione nel prezzo di trasporto del carbon fossile per ferrovia, di cui parlammo nel nostro numero dell'8 corr.

><

Abbiamo da Roma che il Ministero di agricoltura, industria e commercio ha assentito, per quanto lo riguarda, che sia favorevolmente accolta una proposta delle Amministrazioni delle strade ferrate dell'Alta Italia e Romane, perchè siano accordati alcuni ribassi sui prezzi normali di tariffa a favore dei trasporti di graniti lavorati, spediti da Baveno a Roma e Napoli.

><

Il Consiglio di amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha autorizzata la tariffa di L. 7.86 per gli zolfi trasportati a carro completo, in servizio italo-germanico, da Venezia al confine senza distinzione di provenienza.

><

Sappiamo essere stato ammesso dal Governo che sia da applicarsi la tassa erariale del 2 p. 0|0, invece di quella del 10 p. 0|0, ai trasporti di derrate alimentari, fatti secondo la legge del 29 maggio 1879.

><

Il giorno 20 corrente è partita la Commissione delle ferrovie dell'Alta Italia, per visitare le principali Officine ferroviarie europee.

Essa è composta:

Dell'ing. Capo-Servizio del Materiale:

Dell'ing. Capo-Divisione delle Officine di Torino;

Dell'ing. Capo-Ufficio d'arte del servizio della Manutenzione e Lavori:

Dell'ing. Capo dell'Ufficio d'arte pel servizio del Materiale (questo ingegnere raggiungerà più tardi la Commissione, e specialmente nella visita delle Officine di Francia, Belgio, Germania ed Austria):

Dell'ing. Capo-Sezione Lavori per la Divisione di Manutenzione e Lavori di Torino:

E di un ingegnere avventizio.

Il viaggio durerà 40 giorni circa. L'itinerario sarà il seguente:

Da Torino a Parigi, fermandosi al Creuzot;

Da Parigi a Londra, e da Londra a Brighton ed a Mancester.

Si tornerà quindi a Parigi per visitare le Officine delle Ferrovie francesi. Indi si passerà nel Belgio, per poi recarsi in Germania, ove si visiteranno le Officine di Dortmund, di Hannover, d'Essen (Krupp), di Cassel, di Nurimberga e di Monaco.

Se le rimarrà ancora tempo, la Commissione si recherà a Vienna, indi alle grandiose Officine di Marburg; per poi rientrare in Italia per la Pontebba.

><

Ci scrivono da Milano:

Il Consiglio d'amministrazione delle strade ferrate dell'Alta Italia ha autorizzato l'incominciamento dei lavori occorrenti alla costruzione della nuova Stazione di Nervi.

— Lo stesso Consiglio ha approvato la spesa di L. 15,000 pel riordino di binarii, e la sostituzione di piattaforme nella Stazione di Torino P. N.

><

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 13 al 18 marzo corr.:

Furono tra gli altri approvati:

Un progetto di appalto per la costruzione del tronco Crespino-Fosso Canecchi, della ferrovia Faenza-Firenze;

Un progetto per la costruzione del fabbricato definitivo per viaggiatori nella Stazione di San Severo, lungo la ferrovia da Ancona a Foggia;

Un progetto per l'ampliamento del fabbricato viaggiatori nella Stazione di Apice, lungo la ferrovia Foggia-Napoli;

Un progetto per lo stabilimento di tende metalliche nei fabbricati per viaggiatori delle Stazioni di Sant'Ilario, Rubiera, Castelfranco e Vergato, lungo la linea ferroviaria Pistoia-Bologna-Piacenza;

Un progetto pel prolungamento e la sistemazione del binario di sicurezza nella Stazione di Comitini, lungo la ferrovia Palermo-Porto Empedocle;

Un progetto per l'impianto di binarii e piattaforme sulla nuova calata della Sanità presso lo Scalo di San Benigno nel porto di Genova;

Ed un progetto per la sistemazione dell'argine sinistro di Adige, tra i cippi numerici 31 e 49, in Comune di Masi, provincia di Padova.

Fu pure approvato un piano di massima per ampliamento e riordino generale della Stazione di Novara, per l'innesto della nuova linea ferroviaria del Gottardo.

><

Il Consiglio di Stato, in sua adunadza del 15 corrente, prese le seguenti deliberazioni:

Ha ritenuto che possa essere approvato il progetto, e procedersi, a norma dei regolamenti in vigore, ai pubblici incanti, per l'appalto dei ferri di armamento per alcuni tronchi delle ferrovie complementari, contemplate nella legge 29 luglio 1879, cioè: da Siracusa al kil. 8, della linea Siracusa-Licata; da Trivio a Campo, della linea Colico-Chiavenna; da Colico a Morbegno, della linea Colico-Sondrio; e da Foggia a Manfredonia. La spesa complessiva pel detto appalto è presunta in L. 1,375,676.41, divisa in 3 lotti, cioè: tonnellate 4,170.628, di rotaie in acciaio, L. 1,191,131.36; quintali 3,312.76 di stecche e piastrelle, L. 107,068.40; e quintali 1,905 94 di chiavarde e ramponi, L. 77,477.65.

Ha avvisato che possa comporsi nel modo ammesso dal Consiglio superiore dei lavori pubblici una vertenza fra l'Amministrazione dei lavori pubblici e la Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche di Napoli in ordine alla liquidazione del prezzo di una provvista di arpioni e chiavarde impiegate nell'armamento delle linee di Vallelunga e delle Caldare in Sicilia.

Ha ritenuto che possa essere approvata la maggior

spesa di L. 180,800, in aumento di quella del contratto d'appalto, per aumento di lavori sul tronco di ferrovia da Mortara a Robbio, della linea Vercelli-Mortara-Pavia, appaltato alla ditta Peregrini-Venturi.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie complementari. — L'incanto tenuto il 14 marzo corrente essendo riuscito deserto, si addiverrà alle ore 10 antimeridiane del 1° aprile p. v., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma, alla second'asta per lo appalto delle provviste occorrenti all'armamento di varii tronchi delle ferrovie complementari del Regno, per il complessivo importo di L. 123,400.

La consegna da farsi entro mesi tre dal giorno dell'ordinazione, in luoghi diversi, a termini del Capitolato.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 6,170, e quella definitiva in L. 12,340, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia Airasca-Cavallermaggiore. — Alle ore 10 antimeridiane dello stesso giorno 1°, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Torino, si addiverrà simultaneamente all'incanto per lo appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Airasca-Cavallermaggiore, compreso fra Airasca e Moretta, lungo m. 19,553 (escluse le espropriazioni stabili, la provvista e posa in opera del materiale d'armamento e dei meccanismi per le Stazioni), per la presunta somma di L. 1,160,000.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 18 dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare un certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 50,000, ed in L. 100,000 quella definitiva, ambidue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia Viterbo-Attigliano. — Alle ore 10 antimeridiane del 5 stesso mese, presso il Ministero suddetto, si addiverrà all'incanto per lo appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Viterbo-Attigliano, fra i chilometri 29 + 500 e 31 + 112, ivi compreso il ponte a travata metallica sul Tevere (ed escluse le espropriazioni stabili e la provvista dei ferri d'armamento e del materiale fisso), per la presunta somma di L. 1,365,247.

I lavori dovranno essere compiuti entro anni due dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare un certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 60,000, ed in L. 118,300 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia Roma-Sulmona. — Scrivono alla *Riforma* che il Comune di Tagliacozzo si trova precisamente nella circostanza di aver bisogno d'una lieve variante al tracciato della ferrovia Roma-Sulmona: variante che tornerebbe di vitale vantaggio per Tagliacozzo, perchè permetterebbe che la ferrovia lambisse il paese, invece di passare a due chilometri di distanza.

Siccome questa è un' aspirazione della intera popolazione di Tagliacozzo, così il Municipio non ha potuto a meno di farsene interprete, e ben volentieri trattandosi del bene del Comune, presso il Governo. Infatti, il Ministro dei lavori pubblici, sollecito di appagare i desiderii della operosa popolazione di Tagliacozzo, inviò il signor cav. Schioppo a fare rilievi sul posto, e poi ordinò che sul nuovo tracciato si facessero gli opportuni studii di massima, che già compiuti in campagna, ora si stanno ultimando al tavolino.

Pel nuovo tracciato è necessaria una piccola galleria, che importerà una maggiore spesa di circa trecentomila lire; pure, se si tien conto del profitto che darebbe la contiguità della Stazione ferroviaria a Tagliacozzo, sarà subito riconosciuta l'utilità di quel maggior dispendio.

Il Municipio di Tagliacozzo, nel proponimento di ottenere che un desiderio tanto giusto, e fecondo pei concittadini e pegli abitanti limitrofi, sia esaudito, ha in varie sedute consigliari, tenute all'uopo, deliberato di cedere gratuitamente il terreno per la costruzione della Stazione, come pure tutte quelle altre aree che fosse necessario di fornire, onde raggiungere il nobile intento, che deve far risorgere da morte a vita quel generoso Comune.

Ferrovia Adriatico-Tiberina. — La *Nazione* ha da Ravenna, 14, che a quella Deputazione provinciale è pervenuta, in questi giorni, una proposta concreta per la costruzione della ferrovia Adriatico-Tiberina; ed essa, prendendo in buona considerazione questa proposta, ha scritto alla Deputazione di Venezia per invitare i rappresentanti di tutte le Provincie interessate ad un Congresso da tenersi a Roma.

Ferrovie Venete. — Leggesi nell'*Adriatico* del 15: L'opera della Commissione ferroviaria, nominata dal Consiglio provinciale di Venezia, procede alacremente.

Sappiamo infatti che, quanto alla ferrovia Pontebbana, dopo lunghe ed animate conferenze, le definitive proposte della nostra Commissione furono dalla Deputazione provinciale di Udine accettate nella seduta di venerdì scorso. La Provincia di Venezia assumerebbe, sulla intera linea Portogruaro-Casarsa-Spilimbergo-Gemona, il 14.50 per 0[0 del costo, oltre il decimo volontario; la Provincia di Udine assumerebbe il residuo 5.50 per 0[0, colla condizione, dalla quale non ha potuto, in onta agli sforzi fatti dai delegati di Venezia, prescindere la Deputazione d'Udine, che cioè per gli undici chilometri della linea Portogruaro-Latisana, fino alla metà del Tagliamento, e nel suo territorio, la Provincia di Venezia assuma un annuo contributo, che però non potrà mai essere maggiore di L. 750 al chilometro per 35 anni; a carico della Provincia di Udine rimanendo il residuo di questa linea.

La Commissione ferroviaria veneta, ed i suoi delegati onorevoli Pellegrini, ing. Saccardo ed avv. Sieher hanno dovuto per certo vincere, in questo affare, seriissimi precedenti e concomitanti difficoltà; ma, mercè anche il buon volere della Deputazione provinciale di Udine, sono riusciti ad un risultato, che ci pare soddisfacente. Ci riserviamo più diffuse considerazioni sulle conseguenze di questo accordo, allorquando i Consigli provinciali di Udine e di Venezia lo avranno ratificato coi loro voti; del che non dubitiamo. —

Riguardo agli accordi colla Provincia di Padova, ebbe luogo una conferenza tra i delegati di Venezia col comm. Giustinian, vice-presidente della Commissione, e consiglieri Chiereghin, De Marchi, Fiori e Saccardo, il presidente della Commissione ferroviaria di Padova cav. Erizzo, il Sindaco Toiomei, il deputato provinciale cav. Beggiato, ed altri rappresentanti della Città, della Provincia e della Camera di commercio di Padova. Le acconcie parole colle quali il comm. Giustinian, a nome di Venezia, intavolò l'argomento, valsero a stabilire subito una corrente favorevolissima all'accordo delle due Provincie. La discussione non potè essere esaurita; ma sappiamo ch'essa sarà presto ripresa, e forse qui a Venezia, avendo i rappresentanti di Padova gentilmente offerto di recarsi all'uopo tra noi.

Ferrovie economiche nella provincia di Udine. — Leggesi nella *Patria del Friuli*, che i signori Antonio Pasetto e Compagni di Venezia hanno depositato regolare offerta alla Deputazione provinciale di Udine, per la costruzione e l'esercizio delle seguenti linee:

a) Udine-Cividale S. Pietro al Natisone;

b) Udine-Palmanova-Latisana e diramazione da San Giorgio a Nogaro;

c) Udine-Fagagna-S. Daniele;

d) Stazione per la Carnia-Tolmezzo.

L'offerta fu cautata col deposito provvisorio di it. lire 3,000, rendita 5 0[0, corrispondente al capitale nominale di it. lire sessantamila.

Fu pure presentata dagli stessi signori la domanda per una tramvia a cavalli dalla Stazione ferroviaria al centro del sobborgo di Chiavris, depositando per questo altre duecento lire di rendita.

Tramways nelle provincie di Vicenza e di Verona. — Il 18 corr. si aperse al pubblico esercizio il *tramway* Lonigo-Cologna Veneta; e fra pochi giorni, sarà aperto anche l'altro *tramway*, che congiungerà direttamente Lonigo a Verona.

Tramvia Monza-Lecco. — Il Consiglio provinciale di Como, nella seduta del 17 corrente, ha discusso la deliberazione di quella Deputazione, di accordare al signor G. Bignami la concessione della costruzione ed esercizio di una tramvia fra Monza e Lecco. Dopo animata discussione, il Consiglio ha, alla quasi unanimità, approvato tale concessione, secondo il progetto dell'ingegnere De Franceschi, e col deposite di lire quarantamila.

Tramways della provincia di Torino. — La Deputazione provinciale, nella seduta del 9 corrente, mandò inserirsi nell'atto di concessione della linea di tramvia Torino-Leynì-Rivarolo-Castellamonte, la condizione, riguardo al diritto di prelazione pel prolungamento fino a Pont, che il concessionario, ing. Perincioli, si obbliga di sottomettersi a quella prefissione di termine che gli verrà assegnato dalla Deputazione provinciale.

Aderendo all'istanza della Direzione della Società Anonima delle tramvie di Torino, concessionaria della linea di tramvia Torino-Settimo, dichiarò, per quanto riguarda la Provincia, di accettare anche la Società generale delle ferrovie economiche di Bruxelles, rappresentata in Torino dal cav. Poma, come partecipante nella concessione di attraversare con binario la strada provinciale Torino-Milano per l'impianto della tramvia di cui si tratta.

Autorizzò la restituzione del deposito provvisorio fatto dal sig. cav. Alferi Osorio, rappresentante del sig. Pikering, per la concessione delle linee di tramvia canavesi, ora concesse al sig. ing. Perincioli.

Autorizzò la Compagnia generale delle tramvie piemontesi, concessionaria delle linee di tramvia sulle strade provinciali Torino-Cuneo, Torino-Saluzzo e Pinerolo-Cuneo, a collocare sulle medesime i pali per l'impianto del servizio telegrafico lungo le linee stesse.

— Si ha da Moretta che da varii giorni sono incominciati, con eccezionale attività, i lavori della tramvia, che deve unire Moretta a Saluzzo, e che sarà foriera della ferrovia testè appaltata.

I regoli già vennero posati quasi per l'intiero tratto fra la *Torassa* e la *Fornaca*, fra il 4° e l'8° chilometro venendo da Saluzzo. Sono occupati nel lavoro da 300 a 400 operaj.

In meno di un mese, la tramvia dovrebbe essere completamente ultimata, se non fosse tuttora irresoluta la questione del tracciato entro o fuori gli abitati di Moretta e Torre San Giorgio, e quella della Stazione di Saluzzo e dell'allacciamento colle altre linee tramviarie, che già fanno capo al capoluogo del circondario.

— Negli Uffizii della Provincia di Torino venne dai fratelli Ceriana, in unione col Banco di Sconto e di Sete di Torino, stipulato sabbato scorso l'atto definitivo di concessione, con deposito della prescritta cauzione, per l'impianto ed esercizio della linea di tramvia da Rivarolo a Cuorgnè in prolungamento della ferrovia Settimo-Rivarolo. La linea sarà posta in esercizio fra mesi otto.

Ferrovia elettrica in Torino. — Ieri venne presentata al Sindaco di Torino la domanda dei signori dottori Emilio Gasca, ing. Luigi Ivaldi, Angelo Marchi e Giuseppe Nigra, tendente ad ottenere la concessione d'un tronco di ferrovia a sistema *dinamo-elettro italiano*, che, partendo da piazza Carlo Felice, e percorrendo il corso Vittorio Emanuele ed il corso Massimo D'Azeglio, giungerebbe al Palazzo dell'Esposizione al Valentino.

Occorrendo, daremo in seguito maggiori particolari.

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia. — Il Ministro dei lavori pubblici, aderendo anche ai voti in proposito espressigli dal Ministro della guerra, ha ordinato che siano affrettati gli studii per la ferrovia Cuneo-Ventimiglia, la quale, oltre a soddisfare ai bisogni imperiosi del commercio, è di una importanza strategica non lieve.

Per il tratto da Cuneo a Borgo San Dalmazzo, sono in esame presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici due progetti, sui quali dovrà poi anche pronunciarsi la Commissione permanente per la difesa dello Stato.

Da Borgo San Dalmazzo a Limone e Ventimiglia, gli studii di tracciamento continuano, ed il Ministero dei lavori pubblici spera siano compiuti entro il venturo mese di maggio.

Ferrovia Etnea. — Scrivono da Catania, 15, alla *Gazzetta Piemontese:* Ieri dopo pranzo, in seguito al voto del Consiglio comunale, che deliberava di non entrare nel Consorzio dei Comuni per la costruzione della ferrovia Etnea, il sindaco marchese San Giuliano si è dimesso dalla carica.

— A questo proposito, scrivono da Catania alla *Persev.:* L'onor. Sindaco, rassegnando le sue dimissioni, ne adduceva a motivo, tanto al Prefetto che all'Assessore anziano a cui delegava la firma, la votazione avvenuta in Consiglio, per la quale non si approvò il progetto, da lui accarezzato con troppo amore, della costruzione d'una ferrovia Etnea, che, partendo da Catania, trovasse il suo sviluppo nei paesi che cingono l'Etna, per indi aver fine a Giarre sulla ordinaria Catania-Messina.

La lotta è stata vivissima, e, per ragioni economiche e d'opportunità, il Consiglio ha creduto deliberarne una limitata tra Catania e Adernò: cosa per la quale il Consiglio stesso si mostrò d'una tenacità insolita, sebbene dei forti argomenti fossero portati in contrario, appunto perchè crede l'intera linea esiziale agl' interessi di Catania.

Ferrovia Cerda-Patti-Messina. — Notizie da Messina informano che ebbe luogo in quella città una dimostrazione popolare in favore dell'applicazione delle tariffe ferroviarie differenziali, e del tracciato diretto della ferrovia Cerda-Messina.

Si sarebbero commessi gravi disordini, in seguito ai quali il Sindaco di quella città sarebbe dimissionario,

In quanto alla questione del tracciato ferroviario, fu già annunziato che il Consiglio superiore dei lavori pubblici, ad unanimità di voti, aveva dato voto favorevole al tracciato littoraneo Messina-Milazzo-Patti-Cerda.

E noi speriamo (dice il *Pop. Rom.*) che il Governo si mostrerà ossequente, nelle sue deliberazioni, al parere del Consiglio superiore, essendo strane le pretese della città di Messina, la quale pretenderebbe — per l'insignificante guadagno di due minuti di tempo o di pochi chilometri di percorso — escludere dal tracciato l'importante centro marittimo e commerciale di Milazzo.

Tunnel sotto lo Stretto di Messina — Gli studii, che la Società Veneta di costruzioni ha voluto far eseguire, a proprie spese, per la comunicazione sottomarina dalla Calabria alla Sicilia attraverso lo Stretto di Messina, diretti dall'ing. Gabelli, coadiuvato per i rilievi dall'ing. Marsich, hanno preso forma concreta in uno stupendo modello in legno, costrutto in scala da 1 a 4000 per le distanze, e di 1 a 800 per le altezze, a cura dell'ing. Carletti, dietro le indicazioni di esso ing. Gabelli.

Il modello lascia vedere con tutta precisione le accidentalità del fondo marino, lo specchio delle acque, le particolarità della costa; e nel suo spaccato si scorgono chiaramente disegnate le interne varietà dei terreni e delle roccie, e la disposizione della ideata galleria.

Questa, come si è già detto, discende ad elica, colla massima pendenza del 35 per mille, a circa 150 metri di profondità. La lunghezza sua dovrebbe essere di m. 13,200; il tratto sottomarino di m. 4,200.

Si reputa che la forza da impiegarsi per le costruzioni abbia ad essere di 2,400 cavalli-vapore, che il tempo necessario al compimento del lavoro possa limitarsi ad anni 4 e mezzo, più uno per le opere d'impianto,

In queste ultime si calcola di dover spendere 6 milioni: in tutto milioni 64.

L'altezza massima di acqua nel punto di passaggio è di m. 107, restando almeno 40 metri di crosta al di sopra della galleria.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Secondo la *Grenzpost*, il Consiglio federale ha risolto di prender parte all'apertura della ferrovia del Gottardo, e quindi diramerà un invito di partecipazione alle feste che avranno luogo in tale occasione, ed alle quali interverranno le Autorità svizzere, italiane e tedesche. Il convoglio della festa, a quanto si dice, si spingerà fino a Milano, nel caso che vi aderiscano quelia Città e le sue Autorità.

Il collaudo officiale dei lavori di costruzione sarà incominciato dal Dipartimento federale delle ferrovie al 10 maggio, ed il collaudo principale è previsto per il 22 maggio, e continuerà nei susseguenti giorni. L'apertura dell'esercizio, come già si sa, avrà luogo definitivamente il 1° giugno 1882.

— Il movimento sulle linee in esercizio della ferrovia del Gottardo durante lo scorso mese di febbraio fu il seguente:

Linee ticinesi di pianura (67 chilom.): Persone trasportate 26,700 (febbraio 1881: 26,637), introito fr. 27,000 (f. 27,249.10); merce trasportata tonn. 4820 (tonn. 6421), introito franchi 19,600 (fr. 21,108.85). Introito complessivo fr. 46,600 (fran. 47,357.95), ossia franchi 695.52 (fr. 706.84) in media per chilometro.

Linea Göschenen-Airolo (16 chil.): Passeggeri trasportati 4,300, introito fr. 8,400, merce trasportata tonn. 585, introito fr. 4,900. Introito complessivo fr. 13,300, ossia fr. 831.25 in media per chilometro.

Complessivamente sui due tronchi (83 chil.): Persone trasportate 31,600, introito fr. 35,400; merce trasportata tonn. 5,405, introito fr. 24,500. Introito complessivo fr. 59,900, ossia fr. 721.69 in media per chilometro.

Ferrovia del Monteceneri. — Domenica, 19 corr., per la prima volta il fischio della locomotiva ripercosse l'eco lungo tutta la linea Bellinzona-Lugano.

Il convoglio era formato dalla locomotiva e 4 vagoncini da materiale, festosamente imbandierati, e trasportava da Bellinzona a Lugano gli ingegneri della ferrovia di Lugano, circa 50, e molti signori e signore di Bellinzona.

A Lugano ebbero accoglienze entusiastiche.

Nell'andata s'impiegarono 1 ora e 30 minuti; nel ritorno 57 minuti.

— Si assicura che l'apertura definitiva della linea del Monteceneri avrà luogo il 10 del prossimo aprile, salvo l'approvazione dell'Autorità federale.

Tunnel sotto la Manica. — La controversia sul *tunnel* sottomarino assume una importanza tale da far riflettere i capitalisti e gli ingegneri inglesi. Sarebbe prudente per questi, prima di impegnarsi di più, di assicurarsi delle intenzioni del Governo. La *Nineteenth Century* ha pubblicati, nei suoi due ultimi numeri, cinque articoli sul *tunnel*. Il primo, firmato dall'ammiraglio Dunsany e contenente dei lunghi frammenti d'una *eminente Autorità militare* che non si nomina, conchiude con calore, in nome della sicurezza nazionale, contro il *tunnel*. Degli altri quattro articoli, uno solo è favorevole: è del colonnello Beaumont, il quale non crede alla possibilità di una invasione per una galleria di alcuni piedi di larghezza e di parecchie leghe di lunghezza, che può essere inondata con un semplice avviso. — L'ammiraglio Dunsany ha ripreso la parola in un secondo articolo, nel quale si fa il portavoce di un personaggio anonimo, « che ha il diritto di essere ascoltato », e secondo il quale, « se il *tunnel* si fa, l'Inghilterra, come Nazione, potrà essere distrutta per sorpresa ». I due ultimi articoli sono meno importanti, ma l'uno e l'altro sono diretti contro il *tunnel*. — Però, malgrado questi articoli, si comincia a constatare un ritorno favorevole da parte dell'opinione pubblica inglese.

Notizie Diverse

Società industriali ed istituti di credito. — Con R. Decreto del 2 corrente (*Gazzetta Uff.* del 13), la Società anonima per azioni al portatore, sedente in Milano, col titolo di *Società anonima per la ferrovia Parma-Guastalla-Suzzara*, col capitale nominale di L. 1,100,000, rappresentato da 4,400 Azioni da L. 250 ciascuna, e colla durata di 90 anni decorrendi dal 27 marzo 1881, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto con modificazioni.

— Con altro R. Decreto della stessa data (*Gazz. Uff.* del 18), la Società anonima sedente in Pest, col titolo di *Prima Società Ungherese di assicurazioni generali*, e già abilitata con R. Decreto del 7 aprile 1861 ad operare in Italia ristrettivamente alle assicurazioni contro i danni del fuoco e del fulmine, contro i pericoli del trasporto di merci per acqua e per terra, ed alle assicurazioni sulla vita, è abilitata altresì ad estendere le assicurazioni contro i danni della grandine, con domicilio in Firenze, ed avendo assegnato L. 500,000 per le operazioni nel Regno.

Ufficii postali. — Col 1° aprile p. v. verranno aperti i seguenti nuovi Ufficii postali di seconda classe: Casalino (provincia di Novara); Decollatura (Catanzaro); Lucito (Campobasso); Marcellinaria (Catanzaro); Montecarlo in Val di Nievole (Lucca); Pianfei (Cuneo); Pietrelcina (Benevento); San Martino Buonalbergo (Verona).

Ufficii telegrafici. — Il 15 corrente nelle Stazioni ferroviarie di Zoagli (provincia di Genova), Beffi (Aquila) e Sepino (Campobasso), è stato attivato il servizio telegrafico pei privati; ed il 16, in Pescolanciano (Campobasso) è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Tariffe telegrafiche — Ecco il progetto di legge del Ministro dei lavori pubblici, per modificazioni della tariffa telegrafica, distribuito testè ai deputati:

« *Art.* 1. La tariffa per i telegrammi nell'interno del regno, approvata colla legge 18 agosto 1870, è modificata nel modo seguente:

« La tassa per ciascuna parola oltre le 15 nei telegrammi ordinarii, è ridotta a centesimi 5,

« La tassa per i telegrammi urgenti è ridotta a lire 3, per il telegramma che non oltrepassa 15 parole, con un aumento di tassa di centesimi 15 per ogni parola oltre le 15;

« La tassa del telegramma semaforico è fissata a lire 2 per qualunque numero di parole, oltre alla tassa relativa alla percorrenza delle linee telegrafiche, quando ne sia il caso.

« Per i vaglia telegrafici rimane ferma la tassa fissa di una lira; si riscuote una tassa di 5 centesimi per ogni parola aggiunta dal mittente del vaglia.

« *Art.* 2. Il mittente di qualsiasi telegramma ha il diritto di richiederne ricevuta all'Ufficio al quale lo presenta, mediante il pagamento di una tassa di 5 centesimi per ogni ricevuta.

« *Art.* 3. L'ammontare della tassa dei telegrammi risultante dall'applicazione letterale delle tariffe è nella riscossione arrotondato ai 5 centesimi.

« *Art.* 4. Il Governo del Re è autorizzato a stabilire una tariffa per locazione di fili telegrafici, o per conversazioni telegrafiche fra privati, quando creda di poter istituire tali servizii senza incaglio per la corrispondenza in generale.

« Esso è pure autorizzato, quando assumesse direttamente un servizio telefonico per conversazioni fra abbuonati, a stabilirne la tariffa.

« Queste tariffe saranno stabilite in via provvisoria

salvo a provocarne l'approvazione definitiva per legge dopo un sufficiente esperimento.

« *Art.* 5. La presente legge andrà in vigore il 1.o gennaio 1883.

Telefoni nel Belgio. — Il telefono è chiamato a ben più larghe applicazioni di quelle che presenta ora. Non vi saranno più distanze anche per esso, giacchè un Belga, il signor Von Rysselberghe, dell'Osservatorio Reale di Bruselles, ha sciolto il problema delle comunicazioni telefonche a grandi distanze, impiegando all'uopo anche i fili telegrafici esistenti. Diverse esperienze fattesi coll'istrumento da lui perfezionato e modificato diedero i più felici risultati.

Riscossioni della Regìa dei tabacchi. — La Società anonima italiana della Regìa cointeressata dei tabacchi ha pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 15 corr. lo specchio delle riscossioni fatte nel mese di febbraio 1882, confrontate con quelle del mese corrispondente del 1881, dal quale appare che le riscossioni furono:

Nel mese di febbraio 1882	L.	11,418,763.07
» » 1881	»	10,761,797.14
Differenza in più nel 1882 . . .	L.	656,965.93

Le riscossioni dal 1° gennaio a tutto il mese di febbraio furono come segue:

Nei due mesi del 1882	L.	22,955,398.19
» 1881	»	21,479,850.10
Differenza in più nel 1882 . . .	L.	1,175,548.09

In Sicilia, dove si ha una gestione separata, si è introitato nel mese di febbraio la seguente somma:

Mese di febbraio			Dal 1° gennaio.		
Anno 1882.	L.	772,329.55	Anno 1882.	L.	1,515,189.05
» 1881.	»	724,053.30	» 1881.	»	1,415,253.80
In più	L.	48,276.25	In più	L.	99,935.25

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii non perdettero terreno nella scorsa settimana, perchè il mercato non si occupò minimamente di essi. Diamo nondimeno i corsi nominali segnati nei listini di Borsa: Le Azioni della Società delle Meridionali si aggirarono sul 460; le Obbligazioni sul 279; i Buoni sul 548; le Obbligazioni Palermo-Trapani, prima emissione, sul 280; seconda emissione, sul 274,50; le Pontebbane sul 443; le Sarde, serie A, sul 277,50; la serie B, sul 274,50; le nuove sul 278,50.

Le Azioni delle Ferrovie Romane, per qualche richiesta, vennero negoziate effettivamente a 142 e 145.

A Parigi, ben tenute le Lombarde a 307,50; le Obbligazioni relative a 278 e 279, le Obbligazioni Vittorio Emanuele a 282; le Azioni Ferrovie Romane a 136 e 140; le Obbligazioni a 159 e 262.

CONVOCAZIONI

Società italiana dei cementi e delle calci idrauliche — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 31 corr. in Bergamo (sede sociale), per la relazione del Consiglio d'amministrazione e dei revisori sul bilancio 1881, e per la nomina di amministratori e revisori pel 1882.

PAGAMENTI e DIVIDENDI.

Società anonima per la illuminazione a gaz della città di Novara — Dal 1° aprile p. v. si pagheranno L. 10 per ciascuna Azione per riparto d'interesse e dividendo dell'interesse in corso, presso il Cassiere della Società in Novara (casa Cipollino, Portici nuovi).

Compagnia napoletana per illuminare e riscaldare col gas — Dal 6 aprile p. v. verrà pagato agli azionisti un acconto di L. 30 per Azione sul dividendo dell'esercizio 1881-82. Pagamenti: a Napoli, via Chiaja, 138; a Parigi, piazza Vendôme, 12; a Lione ed Ginevra dalle Banche autorizzate.

Avvisi d'Asta

Il 28 corr., presso il Municipio di Rorà (provincia di Torino), si terrà un'asta per la costruzione del 2° tronco di strada obbligatoria fra il copoluogo e la posa dei morti, per l'importo di L. 43,535.02. Lavori da eseguire entro due anni dalla consegna. Deposito interinale L. 300 in numerario o biglietti di Banca.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Pisticci (prov. di Potenza), si terrà un'asta per l'appalto della manutenzione sessennale della strada comunale obbligatoria Sant'Angelo, compresa tra l'abitato del Comune e la Stazione ferroviaria di Pisticci, della lunghezza di m. 7,780, per l'annuo canone di L. 7,662. Deposito interinale L. 1,000, cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Sino al mezzodì del 29 detto mese, presso la Prefettura di Reggio-Emilia, si accettano le offerte di ribasso, non inferiori al ventesimo, per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale delle Radici, compreso fra il ponte sul torrente Poggioli del Bue ed il casolare di Mandriolo, della complessiva lunghezza di m. 7,154, in diminuzione dell'importo di L. 79, 441.99, così ridotto pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 30 detto mese, presso la Prefettura di Potenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada obbligatoria del Comune di Venosa, che dal tratturo di Spinazzola va ad innestarsi colla nazionale verso Canosa e colla provinciale verso Cerigliano, della lunghezza di m. 17,018.79, per la presunta somma di L. 140,807.11. Deposito interinale L. 5,000, cauzione definitiva L. 14,000, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della provvista di 10,500 sbarre d'acciaio per canne da fucile (mod. 1870), per il complessivo importo di L. 22,050. Consegna entro 75 giorni in due rate: la 1ª entro 40 giorni, e la 2ª entro i successivi 35. Deposito cauzionale L. 3,300 in numerario o rendita D. P.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Prefettura di Campobasso, si accettano le offerte di ribasso, non inferiori al ventesimo, per l'appalto del 1° tronco, fra Campomarino e Portocannone, della strada provinciale da Pietracatella a Campomarino, della lunghezza di m. 5,664.58, in diminuzione della somma di L 74,481.39, così ridotta pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Perugia, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione d'una strada carreggiabile tra quella della Valle del Campone ed il Poggio Grotta del Monte Argentaro presso Porto S. Stefano, per l'importo di L. 59,000. Lavori da eseguire entro 120 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 5,900 in contanti o rendita D. P.

— Il 31 detto mese, presso il Municipio di Genova, si terrà un'asta per l'appalto dell'arginamento della riva sinistra del torrente Bisagno e costruzione del ponte sul Foreggiano a Marassi, nel tratto compreso fra il ponte Monticelli e la località delle Olivette, per la presunta somma di L. 109,620. Deposito cauzionale L. 11,000, oltre L. 1200 per spese d'asta e contratto, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Roma, si terrà un'asta per l'appalto della ricostruzione del muro di sostegno presso San Cosimato nella strada provinciale Tiburtina-Valeria-Sublacense (tronco II), per il presunto importo di L. 17,176.86. Deposito interinale L. 300, cauzione definitiva L. 1,800, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Milano, si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione dell'argine a destra del colatore Gandiolo, dalla chiavica Crosione sino presso la chiavica Seriolo, della lunghezza di m. 2678, per il pre-

sunto importo di L. 57,410. Deposito interinale L. 2,800, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Il 3 aprile p. v., presso la Direzione del Genio militare in Firenze, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto per lavori di ampliamento, per uomini e cavalli, alla Villa di Cecina, in diminuzione della somma di L. 64,530.64, così ridotta pel ribasso già offerto. Deposito cauzionale lire 8,000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Torino, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di alzamento di un piano al fabbricato del Panificio militare in Torino, per l'importo di L. 22,000. Lavori da eseguire entro 120 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 2,200 in contanti o rendita D. P.

— Il 4 detto mese, presso la Direzione del Genio militare in Alessandria, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto dei lavori di ampliazione e sistemazione di Casa Guazzone ad uso del Distretto militare di Casale, in diminuzione della somma di L. 132,316, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito cauzionale L. 10,000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione medesima, si terrà pure una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto dell'ampliamento del quartiere S. Filippo in Fossano, per l'importo di L. 130,000. Lavori da eseguire entro 300 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 13,000 in contanti o rendita D. P.

— Il 5 detto mese, presso la Prefettura di Avellino, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale detta della Baronia, che, partendo da Grottaminarda, va ad incontrare la provinciale di Melfi, della lunghezza di m. 12,606, per la presunta somma di L. 86,000. Lavori da eseguire entro due anni dalla consegna. Deposito interinale L. 4,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera in numerario o rendita D. P.

— L'8 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Rovigo, si terrà un'asta per l'appalto della manutenzione (dal 1° maggio 1882 al 31 dicembre 1887) delle opere di verde di presidio alla sponda sinistra del Po nelle 4 sezioni del circondario di Rovigo, per la presunta annua somma di L 37,840. Deposito interinale L. 2,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Il 10 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Avellino, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale detta della Baronia, compresa fra gli abitati di Carife e Vallata, della lunghezza di m. 5524.24, per la presunta somma di L. 196,000. Lavori da eseguire entro 3 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 8,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Aquila, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale da Santa Lucia nel Cicolano a Rieti, compreso fra la prima traversata sul Salto e m. 21.60 dopo la sponda sinistra della seconda traversata, per la presunta somma di L. 105,266. Lavori da eseguire entro tre anni. Deposito interinale L. 7,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Campobasso, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale, compreso fra il burrone di S. Pietro Avellana e l'abitato del Castel del Giudice, per il presunto importo di L. 312,000. Lavori da eseguire entro tre anni. Deposito interinale L. 15,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. A.

Appalti deliberati.

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto, per conto dell'Impresa Medici, N° 57 travatelle metalliche pel tronco Mortara-Groppello.

G. PASTORI *Direttore-proprietario*, *responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

9ª Settimana. — *Dal* 26 *febbraio al* 4 *marzo* 1882.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1882	1,539.—	439,398.01	285.51
Settimana corrisp. nel 1881.	1,446.—	483,861.32	334.62
Differenze nei prodotti della settimana 1882. . . .	+ 93.—	— 44,463.31	— 49,11
Introiti dal 1° gennaio 1882	1,486.33	3,786,174.27	2,547 33
Introiti corrisp. nel 1881	1,446.—	3 804,674.67	2,631 17
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1882 . . .	+ 40.33	+ 18,500.40	— 83.84
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1882.	1,324.—	268,224.78	202.59
Settimana corrisp. nel 1881.	1,285 —	226,608.84	176 35
Differenze nei prodotti della settimana 1882	+ 39 —	— 41,615.94	+ 26,24
Introiti dal 1° gennaio 1882.	1,324.—	1,945,076.62	1,469.09
Introiti corrisp. nel 1881 .	1,268.70	1,988,706.98	1,567.52
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1882	+ 55.30	— 43,630.37	— 98.43

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di dicembre 1881

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	26,580,05	9,238,90	7,313,25
Piccola Velocità	6,496,33	268,01	2,727,06
Totali . . .	33,076,38	9.506,94	10,040,31

Strade Ferrate Romane

52ª Settimana — *Dal* 24 *al* 31 *dicembre* 1881.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	942,576.75	25,583.02
Settimana corrisp. del 1880.	1,681	1,049,801.74	28,493.27
Differenza (in più . . .	—	—	—
Differenza (in meno . . .	—	107,224.99	2,910.25
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 31 dicembre 1881	1,681	32,171,826.10	19,138.50
Periodo corr. 1880	1,681	30,865,893.45	18,361.63
Aumento	—	1,305,932.65	776.87
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti del mese di settembre 1881.

QUALITA' DEI TRASPORTI	LINEA VICENZA-SCHIO Importo	LINEA TREVISO-VICENZA e PADOVA-BASS. Importo	LINEA CONEGLIANO-VITTORIO Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori . . .	12,653.28	50,966.28	6,622.81	70,242.37
Bagagli e cani . .	109.99	968.86	261.14	1,399.99
Merci a grande vel.	925.12	4,755.72	551.44	6,232.58
Merci a piccola vel.	8,782.66	39,042.98	3,992.90	51,823.54
Introiti diversi . . .	457 41	898.16	314.11	1,669.68
Totale . . .	22,988.76	96,632.00	11,742 40	131,363.16

ANNUNZI

SOCIETÀ ITALIANA PER IL GAZ

Si avvisano i signori Azionisti della Società Italiana per il Gaz, che l'Assemblea generale ordinaria di cui all'art. 10 dello Statuto sociale, è convocata per il giorno 30 Marzo 1882 ore una pomeridiana negli Uffici della Società stessa in Torino Piazzo S. Carlo N. 5.

Ordine del Giorno:

1. Nomina del Presidente dell'Assemblea, di due scrutatori, e di un segretario;
2. Relazione del Consiglio d'amministrazione;
3. Relazione del Comitato di revisione,
4. Votazione in ordine al Bilancio 1881;
5. Elezione di tre Amministratori;
6. Elezione di tre Sindaci per l'esame dei conti e bilanci dell'Esercizio 1882.

N.B. Il deposito delle Azioni prescritto dall'art. 9 dello statuto per ottenere il biglietto d'ingresso alla sala dell'Adunanza, dovrà essere effettuato presso la Cassa della Società nei tre giorni che precedono quello dell'Assemblea, e non più tardi delle ore 4 pom. del giorno 29 corrente.

Torino, li 15 Marzo 1882.

Il ff. di Presidente
del Consiglio d'Amministrazione

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA

per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi

Il Consiglio di amministrazione ha l'onore di convocare i signori azionisti in assemblea generale ordinaria per il giorno 13 del prossimo mese di aprile, ad un'ora pomeridiana, negli Uffizi della Società in Roma, via Due Macelli, n. 78-79.

Tutti i signori azionisti, possessori almeno di trenta azioni, i quali ne abbiano fatto il deposito dieci giorni prima di quello fissato per la riunione dell'assemblea, avranno diritto di assistervi.

Conseguentemente quei signori azionisti che vorranno intervenire all'assemblea dovranno aver depositato le loro azioni, non più tardi delle ore 3 pomeridiane del giorno 3 del mese di aprile prossimo venturo, presso i seguenti Stabilimenti:

Roma, presso la Società generale di Credito Mobiliare Italiano.
Firenze, id. id. id.
Torino, id. id. id.
Genova, id. id. id.
Napoli, presso la Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
Palermo, id id. id.
Milano, id. id. id.
Venezia, id. id. id.
Bologna, id. id. id.
Parigi, presso i signori A. J. Stern e C., rue Chateaudun, 58
Londra, presso i signori Stern Brothers.
Francoforte S|M., presso il sig. Jacob S. H. Stern.
Berlino, presso i signori R. Warschauer e C.
Ginevra, presso i signori Bonna e C.

Ordine del giorno.

1. Relazione del Consiglio.
2. Presentazione dei bilanci per l'esercizio 1881, ai termini dell'articolo 45 dello Statuto sociale, e relative deliberazioni.
3. Parziale rinnovazione del Consiglio d'amministrazione ai termini dell'articolo 26 dello stesso Statuto.

Roma, 11 marzo 1882.

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA

per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi

Si porta a pubblica notizia che il Consiglio di amministrazione della Società Anonima Italiana per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi, procederà nel giorno 1° aprile pross., a ore 12 meridiane, in una delle sale degli Uffici centrali della Società, via Due Macelli, n. 79, alla pubblica estrazione della lettera rappresentante la ventisettesima (27ª) serie delle Obbligazioni della Regìa dei Tabacchi, che dovrà essere rimborsata a far tempo dal 1° luglio pross. vent. 1882, e ciò a mente degli articoli 22 dello statuto sociale e 39 del regolamento per l'esecuzione della Convenzione 25 luglio 1868.

Roma, 13 *Marzo* 1882.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Trazione e del Materiale in TORINO, VERONA e MILANO.

Materiale		Quantità	
ACCIAIO vecchio in genere ed in lime di rifiuto	Chilogr.	54,000	circa
BRONZO in limatura e tornitura . .	»	27,000	»
CERCHI di ferro per carri e carrozze	»	400,000	»
CERCHI d'acciaio per locomotive e tenders	»	182,000	»
FERRO vecchio in pezzi grossi e minuti, lamerino, gratelle, e da lavoro	»	595,700	»
GHISA da rifondere	»	188,000	»
OTTONE da rifondere	»	44,000	»
RAME in limatura e tornitura e da rifondere	»	56,000	»
ZINCO da rifondere	»	35,000	»
ASSI montati per carri e carrozze fuori servizio, N. 160	»	90,000	»
Detti sciolti fuori uso a gomito .	»	5,000	»
LEGNA in ritagli	»	60,000	»

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un' offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **4 aprile 1882.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 6 dello stesso mese alle ore 10 antimeridiane.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 20 giorni dalla data dell' aggiudicazione e pagati in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè i particolari della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di TORINO, GENOVA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA, FIRENZE e LUCCA e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 16 Marzo 1882.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO D'ASTA

È aperta l'asta fino a tutto il 30 Marzo c. m. per l'affitto dei locali ad uso Caffè nella Stazione di PORDENONE.

Per informazioni rivolgersi al Capo della 4.ª Divisione Traffico in Verona od al Capo della suddetta Stazione.

Milano, 16 Marzo 1882.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

TORINO — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, Via Finanze, 13.

ANNO XV. Mercoledì 29 Marzo 1882. N. 13.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO.

GLI STABILIMENTI MECCANICI

DEI GRANILI E DI PIETRARSA

Ecco il testo del disegno di legge, presentato alla Camera dei deputati dal Ministro dei lavori pubblici nella seduta del 2 corrente, per dare al Governo la facoltà *di procedere all'acquisto dello Stabilimento meccanico dei Granili in Napoli ed alla retrocessione allo Stato dell'Opificio di Pietrarsa da parte della Società di industrie meccaniche.*

Il disegno è preceduto dalla seguente Relazione:

Signori! — Rammenterete, senza dubbio, che nelle Convenzioni stipulate il 20 novembre 1877, colle quali il Governo aveva inteso di dare un assetto normale e definitivo, tanto alla materia delle costruzioni, quanto a quella dell'esercizio delle ferrovie del regno, la Società assuntrice dell'esercizio della rete Mediterranea avrebbe pure avuto l'obbligo di riscattare, al prezzo ed alle condizioni che fossero approvate dal Governo, gli Stabilimenti di Pietrarsa e dei Granili, per convertirli ad uso di Officine di costruzioni e di grandi riparazioni di materiale mobile.

La vita di questi Stabilimenti poteva così essere assicurata, se le circostanze sopravvenute non avessero impedito l'attuazione di quel disegno. Però, fino dal dicembre dell'anno 1877, ossia poco dopo l'avvenuta stipulazione delle Convenzioni suddette, risultando che gli Stabilimenti stessi erano in procinto di essere chiusi, con grave iattura della massa di operaj addetti a quei lavori e delle loro famiglie, e temendosi che ne potesse perciò andare turbato l'ordine pubblico, il Governo, per ovviare a tali pericoli, aveva creduto di stipulare colla Società nazionale delle industrie meccaniche in Napoli, e collo intervento altresì del Banco di Napoli e dei rappresentanti della neo-Società Mediterranea, apposita Convenzione, che fu poi sottoscritta in data dell'8 gennaio 1878 (allegato *A*).

Con questa Convenzione, mentre il Governo dichiarava di esercitare sin d'allora la facoltà del riscatto, e la Società di Pietrarsa, alla sua volta, si impegnava a mettersi in istato di liquidazione, si stabilivano fra le parti le modalità necessarie per la presa di possesso, da parte di un Delegato governativo, degli Stabilimenti in questione, e per la contemporanea valutazione della parte immobiliare e di quella mobiliare dei medesimi.

Però un'espressa clausola di detta Convenzione sanciva che il riscatto era stipulato sotto condizione sospensiva, nel senso, cioè, che la sua definitiva validità ed efficacia rimaneva assoggettata alla sanzione per legge delle succitate Convenzioni 20 novembre 1877.

Con ciò il Governo, mentre mirava allo scopo di assicurare temporariamente l'esercizio dei detti due Stabilimenti ed il lavoro a migliaia d'operaj, pattuiva pure che, appena conseguita per legge l'approvazione della Convenzione del 1877, i concessionarii dell'esercizio della rete ferroviaria Mediterranea sarebbero entrati in possesso degli Stabilimenti medesimi, subentrando all'amministrazione del Delegato governativo. Nel caso poi che detta Convenzione non fosse stata approvata per legge, i contraenti, nel rispettivo interesse, riservavano l'esperimento dei diritti ed azioni, che ad ognuno di essi potevano competere.

Tornerebbe qui inutile di rammentare, o signori, le circostanze per le quali le Convenzioni del 20 novembre 1877 non ebbero seguito, e come, per necessaria conseguenza, sia pure rimasto *in sospeso* il riscatto degli Stabilimenti in questione, pattuito colla speciale succitata Convenzione 8 gennaio 1878.

Gioverà solo di ricordare come, ammesso il concetto di una solenne inchiesta sui varii sistemi di esercizio delle ferrovie del Regno e del contemporaneo esercizio provvi-

sorio, per conto dello Stato, della rete ferroviaria dell'Alta Italia, sorgesse pure il bisogno di provvedere provvisoriamente anche all'assicurazione del lavoro nei detti Stabilimenti.

Ed infatti, la legge dell'8 luglio 1878, n° 4438 (serie 2ª), relativa alla inchiesta sui varii sistemi di esercizio delle ferrovie del Regno, ed all'esercizio provvisorio governativo della rete ferroviaria dell'Alta Italia, dava pure facoltà al Governo del Re di farsi anticipare somme dal Banco di Napoli sino alla concorrenza di 500,000 lire, affine di provvedere alla continuazione dei lavori negli Stabilimenti di Pietrarsa e dei Granili; mentre poi, coll'ultimo comma dell'articolo 1 della legge stessa, si commetteva alla Giunta parlamentare incaricata della inchiesta ferroviaria anche il còmpito di riferire sulla opportunità ed utilità di riscattare gli Stabilimenti stessi.

Sono abbastanza noti i fatti, che fino da quell'epoca si svolsero intorno all'amministrazione di quegli Opificii, per cui sarebbe ozioso di qui ricordare le vicende, le quali diedero origine alla grave crisi d'allora; ma, per mettere in evidenza le ragioni e lo scopo delle presenti proposte, non sembra inopportuno di entrare in alcuni particolari, anche per chiarire l'uso fatto dal Governo della facoltà a lui concessa colla legge dell'8 luglio 1878.

Dopo che la legge anzidetta ebbe, in certo modo, fissati i limiti delle facoltà attribuite al Governo, i di lui rapporti stabiliti, in senso della Convenzione 8 gennaio 1878, colla liquidataria Società di Pietrarsa dovettero evidentemente subire le necessarie modificazioni; epperò si addivenne fra le parti ad un contratto, in data 1° settembre 1878 (allegato *B*), col quale il Governo assunse per un anno l'affitto degli Stabilimenti ed utensili di ragione della Società, obbligandosi a corrispondere il pagamento mensile di L. 4,500 pei primi 4 mesi, e di L. 8,000 pei successivi. Da detta epoca ad oggi, la posizione delle parti rimase regolata da quest'ultima Convenzione; nè il Governo poteva pensare a mutarla, fino a che la Commissione d'inchiesta, incaricata di riferire anche sulla convenienza o meno del riscatto dei citati Stabilimenti, avesse esaurito il suo mandato.

Ora ciò essendosi verificato, a noi sembra giunto il momento opportuno di non lasciare più oltre in sospeso la soluzione di una questione, nella quale trovansi da una parte impegnati gl'interessi dell'Erario e la responsabilità del Governo, e dall'altra quelli della cospicua città di Napoli e la prosperità dei due succitati Stabilimenti industriali.

Il verdetto della Commissione d'inchiesta, in ordine al riscatto degli Opificii di Pietrarsa, vi è noto, o signori.

Nella sua Relazione, presentata alla Camera il 31 marzo scorso anno, ha in modo conciso espressa la sua autorevole opinione in favore del riscatto, ed ha giustamente osservato: « Che il ritornare allo *statu quo* trarrebbe seco notevoli perturbazioni di interessi, e che quindi bisogna trovare, nella soluzione del problema ferroviario, il modo di uscire per sempre da una situazione irta di inconvenienti e fonte di gravissime perdite per lo Stato ».

Coll'articolo 21 della Convenzione 28 aprile 1881, approvata colla legge 23 luglio 1881, n.° 334 (serie 2ª), portante modificazioni ed aggiunte alle precedenti Convenzioni colla Società delle strade ferrate Meridionali, è stato previsto il caso del riscatto, poichè la Società assunse l'obbligo di anticipare le somme occorrenti a tale scopo, ed anche di esercitare direttamente gli Stabilimenti.

Perciò il Governo, valendosi del diritto consentitogli dal predetto articolo, richiederà alla Società delle ferrovie Meridionali l'anticipazione delle somme occorrenti per procedere definitivamente al riscatto degli Stabilimenti in discorso, affidandone alla Società stessa l'esercizio.

Questo a noi pare il partito più conveniente, e lo abbiamo concretato nel presente schema di legge, attenendoci così strettamente alle savie conclusioni della Commissione d'inchiesta.

Per verità, il Governo avrebbe desiderato di presentare senz'altro alla vostra sanzione la liquidazione definitiva di quanto sarà a pagarsi alla Società nazionale d'industrie meccaniche in Napoli, ma diversi ostacoli insormontabili vi si sono opposti. Mentre, infatti, il Demanio vanta crediti per affitto dello Stabilimento di Pietrarsa (che, come è noto, fu ad esso accordato colla legge 18 maggio 1864), d'altra parte deve tuttora soddisfare tutti i canoni d'affitto maturati dal 10 settembre 1878 ad oggi; e tali crediti e debiti reciproci non possono facilmente liquidarsi, se non all'atto in cui sarà attuato il riscatto.

Esiste, è vero, una regolare valutazione della parte immobiliare e mobiliare dello Stabilimento dei Granili, e degli effetti, utensili e macchinario aggiunti dalla Società a quello di Pietrarsa (come risulta dalla perizia stata fatta a senso dell'articolo 4 della Convenzione 8 gennaio 1878); ma lo stato di consistenza del materiale compreso in detta perizia, che porta la data del 1.° luglio 1878, avendo evidentemente dovuto subire delle variazioni, ne consegue la necessità di nuovi accertamenti, per devenire ad una liquidazione generale del reciproco dare ed avere delle parti, ben potendosi però prevedere che la Società, interessata com'è alla sollecita esecuzione del riscatto, concorrerà a facilitarne le operazioni.

Del resto, nella determinazione del prezzo per l'acquisto dello Stabilimento dei Granili e per la retrocessione di quello di Pietrarsa, non si potrebbe fare altrimenti che rispettare la citata perizia del 1° luglio 1878, nella quale basterà introdurre le opportune variazioni; e dai calcoli fatti, la somma da pagarsi non dovrebbe eccedere di molto i tre milioni e mezzo, nei quali sarebbero compresi i compensi per migliorie ed ampliamenti fatti allo Stabilimento di Pietrarsa, già di proprietà governativa.

Col riscatto che si propone, il Governo inoltre non avrà punto a preoccuparsi dello stato attivo e passivo della Società, non assumendo altri obblighi all'infuori del pagamento del prezzo d'acquisto, in base alla citata Convenzione 8 gennaio 1878.

E, siccome tale pagamento dovrà, giusta la Convenzione stessa, eseguirsi in pieno accordo col Banco di Napoli, principale creditore verso la Società, così il Governo avrà modo di guarentire completamente gli interessi dello Stato, sia nella determinazione della liquidazione definitiva, e sia, colle debite cautele, nello eseguire il relativo pagamento.

Volendosi avere la dimostrazione della suddetta cifra approssimativa di tre milioni e mezzo, si espone il seguente conteggio, riferito alla data del 1° marzo 1882.

Valore attribuibile ai Granili ed altri crediti della Società (allegati *a*, *b*) . . . . L. 3,242,246.21

Differenza fra il canone dovuto dalla Società, giusta la Convenzione 2 ottobre 1863, ed il canone dovuto dal Governo, a termini della Convenzione 1.o settembre 1878 (allegato *c*) » 108,068.19

Da riportarsi L. 3,350,314.40

Riporto L. 3,350,314.40

Materiale di proprietà dello stralcio, e spese generali ed altre dovute dalla Gestione governativa, salva liquidazione (allegato *c* predetto) » 259,311.02

Totale L. 3,609,625.42

Dopo le esposte considerazioni, non ci sembra necessario entrare in più minuti particolari sul partito da noi proposto per risolvere una questione, che rimane da sì lungo tempo sospesa. Però non possiamo omettere di osservare che il Governo ha già esaurita la facoltà accordata dalla legge 8 luglio 1878, avendo il Delegato del Governo avuto in diverse riprese dal Banco di Napoli l'intiera somma delle L. 500,000, che, come ognun vede, fu utilmente impiegata, dal momento che i lavori degli Stabilimenti poterono essere continuati sino ad oggi senza interruzione. Ragione vuole pertanto che detta somma sia restituita al Banco, insieme ai relativi interessi a conto corrente; e quindi il Governo vi chiede pure l'autorizzazione di soddisfare tale debito, non senza avvertire che le 500,000 lire ora si trovano immobilizzate nelle provviste fatte per lo esercizio degli Opifizii ed in aumento di macchinario, e quindi non debbono essere riputate una perdita per l'Erario, ma piuttosto un impiego fruttifero, che potrà essere col tempo ricuperato.

Adunque, coll'articolo 1 dello schema, il Governo vi chiede la facoltà di procedere all'acquisto dello Stabilimento dei Granili ed alla retrocessione allo Stato di quello di Pietrarsa, sulla base della Convenzione 8 gennaio 1878, salvo la definitiva liquidazione del reciproco dare ed avere, tenuto anche conto della Convenzione 1°. settembre dello stesso anno. Inoltre domanda di essere autorizzato a provvedere al pagamento a favore del Banco di Napoli delle 500,000 lire da esso anticipate, insieme ai relativi interessi.

Coll'articolo 2, si provvede ai mezzi coi quali far fronte al pagamento del corrispettivo, che risulterà dovuto alla Società meccanica di Pietrarsa a finale tacitazione di ogni suo credito pei suddetti titoli, facendo anticipare a tale scopo le somme occorrenti dalla Società delle Meridionali, la quale ne ha l'obbligo a termini dell'articolo 21 della Convenzione, approvata con legge 23 luglio 1881, per modificazioni ed aggiunte alle precedenti Convenzioni.

Il presente schema di legge avendo per iscopo di far cessare uno stato anormale di cose e di eliminare tutte le difficoltà che si presentano, non solo per conservare in vita gli Opificii meccanici di Pietrarsa e dei Granili (che devono a giusto diritto considerarsi i più importanti dell'Italia), ma anche per svilupparne la prosperità ed assicurarne l'avvenire, non possiamo che far voti onde lo schema medesimo ottenga al più presto, come ne nutriamo lusinga, la vostra sanzione.

Disegno di legge.

Art. 1. Il Governo del Re è autorizzato a devenire colla Società nazionale di industrie meccaniche di Napoli all'acquisto dello Stabilimento dei Granili ed alla retrocessione allo Stato di quello di Pietrarsa, in base alla Convenzione in data 8 gennaio 1878 (allegato *A*), ed al prezzo risultante dalla valutazione, di cui all'articolo 4 della Convenzione stessa, salvo la definitiva liquidazione del reciproco dare ed avere delle parti, tenuto anche conto della Convenzione (allegato *B*) fra il regio Governo e lo stralciario della Società suddetta in data del 1° settembre 1878.

Il Governo è inoltre autorizzato a restituire al Banco di Napoli la somma di lire 500 mila, nonchè i relativi interessi, avuta in anticipazione in virtù dell'articolo 5 della legge 8 luglio 1878, n° 4438 (serie 2ª).

Art 2. Alla spesa che dovrà incontrare lo Stato, tanto in dipendenza della valutazione e liquidazione predette, quanto per il pagamento della somma dovuta al Banco di Napoli, si provvederà a termini dell'articolo 21 della Convenzione, approvata con legge 23 luglio 1881 (serie 3ª), per modificazioni ed aggiunte alle Convenzioni colla Società delle strade ferrate Meridionali approvate colle leggi 21 agosto 1862 e 14 maggio 1865.

STRADE FERRATE ROMANE

Regolamento per l'esercizio provvisorio governativo

UMBERTO I

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE RE D'ITALIA.

Sulla proposta del nostro Ministro Segretario di Stato pei lavori pubblici;

Visti gli articoli 2 e 3 della legge 25 dicembre 1881, num. 545 (serie 3ª);

Avuto il parere del Consiglio di Stato;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1. È approvato l'unito Regolamento speciale, visto d'ordine nostro dal Ministro Segretario di Stato dei lavori pubblici, per l'amministrazione e per l'esercizio delle Ferrovie Romane, in esecuzione della legge 25 dicembre 1881, numero 545 (serie 3ª).

Art. 2. Rimangono ferme le altre disposizioni attualmente in vigore per l'amministrazione e l'esercizio delle Ferrovie Romane, che non sono contrarie a quelle contenute nel Regolamento suddetto.

Ordiniamo che il presente Decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella Raccolta delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 12 febbraio 1882.

UMBERTO.

A. BACCARINI.

Visto, *Il Guardasigilli*
G. ZANARDELLI.

REGOLAMENTO.

CAPO PRIMO.

Consiglio di amministrazione.

Art. 1. Il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie Romane, creato e costituito a forma degli articoli 2 e 3 della legge 25 dicembre 1881, num. 545 (serie 3ª), ha le attribuzioni, ed esercita le sue funzioni come ai seguenti articoli.

Esso è presieduto da quello dei suoi membri che viene prescelto a tale ufficio dal Ministro dei lavori pubblici, e nelle assenze, sarà sostituito da un Vice-presidente, ugualmente nominato dal Ministro dei lavori pubblici.

Dalle attribuzioni conferite al Consiglio resta determinata la responsabilità che esso assume di fronte al Governo.

Art. 2. Il Consiglio d'amministrazione:

a) Stabilisce il preventivo delle entrate e delle spese, da trasmettersi al Ministro dei lavori pubblici per l'approvazione;

b) Autorizza le spese ordinarie e straordinarie di esercizio e quelle in conto capitale;

c) Rende esecutorii i contratti stipulati dal Direttore generale;

d) Delibera sulle proposte dello stesso Direttore generale, relative agli ordinamenti dell'esercizio, agli organici del personale, alle nomine, promozioni, degradazioni e revoche degli impiegati di nomina consiliare:

e) Autorizza il Direttore generale ad iniziare le cause avanti i tribunali ed a fare transazioni in via amichevole o compromessi per arbitraggi;

f) Esamina le situazioni mensili della Cassa centrale e le contabilità mensili dei diversi Servizii, come pure il bilancio consuntivo della gestione annuale compilato dalla Ragioneria, da sottoporsi al Ministro dei lavori pubblici per la loro trasmissione alla Corte dei conti, a forma dell'art. 4 della sovraccitata legge;

g) Nomina annualmente nel suo seno il Presidente della Cassa-pensioni, rivede ed approva il bilancio consuntivo di questa istituzione;

h) Rivede ed approva il rendiconto annuale, compilato dal Direttore generale in concorso del Comitato di sorveglianza, sull'andamento generale dell'amministrazione, e sui metodi in essa eseguiti e sui risultati ottenuti, da trasmettersi al Ministro dei lavori pubblici per gli effetti di ragione.

Art. 3. Per divenire esecutorie, devono riportare l'approvazione del Ministero dei lavori pubblici le deliberazioni prese dal Consiglio d'amministrazione;

a) Sulle Convenzioni per assumere o continuare l'esercizio d'altre ferrovie;

b) Sulle spese nuove o maggiori, non comprese in bilancio;

c) Sopra i lavori, le provviste ed i relativi contratti, la cui spesa deve prelevarsi dal bilancio proprio del Ministero dei lavori pubblici, ed imputarsi al conto capitale;

d) Sulla vendita o sulla permuta di beni immobili ;

e) Sugli affitti di stabili, di caffè, *buffets* e simili, quando la loro durata sia maggiore di 3 anni;

f) Sulle modificazioni parziali delle tariffe e sulle Convenzioni di servizio cumulativo con altre Amministrazioni;

g) Sulle modificazioni dei ruoli organici del personale;

h) Sui provvedimenti risguardanti i capi-servizio;

i) Sulle riforme e disposizioni necessarie a migliorare l'amministrazione ed il servizio, le quali oltrepassino le attribuzioni conferite al Consiglio col presente Regolamento.

Art. 4. Pei lavori e provviste da imputarsi al bilancio del Ministero dei lavori pubblici, si osserveranno le disposizioni relative alle Ferrovie dell'Alta Italia, contenute nel Regolamento annesso al R. Decreto 29 giugno 1879, numero 4962 (serie 2ª).

Art. 5. Il Consiglio d'amministrazione si raduna ordinariamente ogni quindici giorni, e straordinariamente quante volte occorre.

La convocazione s'intima dal Presidente del Consiglio di sua autorità, od anche per invito del Ministro.

Gl'inviti per le adunanze ordinarie e straordinarie del Consiglio devono essere trasmessi, per regola, ai consiglieri almeno tre giorni prima di quello fissato per l'adunanza, e dovranno essere accompagnati dal programma degli affari da trattarsi.

Questo programma viene contemporaneamente trasmesso al Ministero dei lavori pubblici ed al R. Commissario straordinario.

Art. 6. Non possono in ciascuna adunanza trattarsi se non che gli affari portati nel programma del giorno, eccetto che non si tratti di affari urgentissimi e che non convenga rimettere ad altra adunanza.

L'urgenza deve, peraltro, essere constatata a maggioranza assoluta di voti.

Art. 7. Le proposte da sottoporsi alle deliberazioni del Consiglio sono accompagnate da particolareggiati rapporti del Direttore generale, che dovranno contenere la motivata indicazione delle proposte stesse.

Tali rapporti devono essere posti a disposizione del Consiglio stesso almeno 24 ore prima del giorno fissato per l'adunanza, salvo i casi di assoluta urgenza, nei quali non sia possibile di presentarli entro un tal termine.

Alle adunanze del Consiglio interviene il Direttore generale per dare lettura delle sue proposte e per sostenerne la discussione.

Art. 8. Anche le proposte d'iniziativa dei consiglieri devono essere presentate, almeno tre giorni prima dell'adunanza, alla Presidenza del Consiglio, onde essere inserite nel programma, ed il proponente deve accompagnarle con un rapporto scritto, che ne contenga i motivi.

Art. 9. Il Presidente regola le adunanze del Consiglio e vi pone i partiti. In mancanza del Presidente e del vice-Presidente, presiederà l'adunanza il consigliere più anziano di età.

L'ufficio di segretario del Consiglio è disimpegnato da un capo-sezione della segreteria della Direzione generale, designato dal Consiglio stesso.

Art. 10. Per la validità delle deliberazioni del Consiglio, è necessaria la presenza di almeno sei dei suoi membri, compreso il Presidente.

Art. 11. I processi verbali delle adunanze, redatti dal segretario sotto la direzione del Presidente, sono letti ed approvati in principio dell'adunanaa immediatamente successiva; e, quando dietro l'interpellanza del Presidente non vengano fatte osservazioni, si avranns per approvati.

Nel caso di opposizione, questa viene discussa e mandata a partito, ed il resultato è annunziato nel verbale di quell'adunanza nella quale l'opposizione ha avuto luogo. I processi verbali, dopo che sono approvati, vengono trascritti sopra uno speciale protocollo e firmati, tanto dal Presidente, quanto dal segretario.

Art. 12. Gli atti e documenti, che il Consiglio reputa conveniente di ritenere presso di sè come allegati delle prese deliberazioni, sono custoditi dal suo segretario, cui spetta del pari la custodia del protocollo delle deliberazioni del Consiglio, nonchè la custodia del registro speciale, in cui i consiglieri segnano, volta per volta, il loro intervento alle adunanze.

Art. 13. Nel giorno immediatamente successivo ad ogni adunanza, tanto ordinaria, quanto straordinaria, del Consiglio, sarà, per incarico della Presidenza del Consiglio stesso, trasmesso dal Direttore generale al Ministro dei lavori pubblici l'elenco degli affari trattati ed il sunto delle relative deliberazioni. (*Continua*)

SOCIETÀ GENERALE
DI
CREDITO MOBILIARE ITALIANO

RELAZIONE *presentata dal Consiglio d'amministrazione all'Adunanza generale ordinaria degli Azionisti tenuta il* 14 *febbraio* 1882.

SIGNORI,

In adempimento delle disposizioni del nostro Statuto, abbiamo l'onore di avervi oggi convocati in Assemblea generale per rendervi conto delle operazioni eseguite nell'anno caduto e degli affari tuttora in corso.

OPERAZIONI DI BANCA E DIVERSE. - Dalle operazioni di Banca propriamente dette e da altre affini di varia natura, rispondenti all'indole del nostro Stabilimento, ricavammo anche in quest'anno un utile soddisfacente, che per questo titolo vedrete figurare nel conto Perdite e Profitti.

Fedeli ai nostri principii, ed avendo in mira la natura e lo scopo della nostra istituzione, prestammo volonterosi il nostro concorso, sempre quando lo credemmo utile allo sviluppo delle industrie e dei commerci nazionali, e quando ci parve che le operazioni proposteci offrissero, per la loro indole, sicuro e vantaggioso impiego ai nostri capitali. Per tal modo, noi partecipammo all'aumento di capitale della Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche, all'acquisto fatto dalla Banca di Credito Italiano di Milano dell'area dell'antico Lazzaretto di quella città, alla costituzione di una Società anonima per l'acquisto e l'esercizio di Fornaci per la costruzione di materiali laterizii alle Sieci, e ad altre operazioni di minor conto.

La Compagnia Italiana di assicurazioni a premio fisso contro l'incendio, *La Fondiaria*, mercè l'ognor crescente favore che incontra nel pubblico, e la sua estesa ed ormai completa organizzazione, ha veduto nell'anno 1881 crescere notevolmente il numero e l'entità delle sue operazioni in Italia.

La frequenza, veramente straordinaria, di gravi incendii avvenuti, specialmente all'estero, nell'annata decorsa, graverà necessariamente, fuori dell'ordinaria misura, sui resultati dell'esercizio; ma quella Amministrazione, assicurata ormai di un largo sviluppo nelle operazioni dirette, ha già provveduto a restringere quelle indirette, procurando di subordinare, quanto più è possibile, anche l'accettazione di queste a quell'accurata e diligente opera di selezione, che più agevolmente potè sempre essere applicata alle prime.

L'altra Compagnia di assicurazioni sulla Vita dell'uomo, della quale nel precedente nostro Rapporto vi annunciammo la costituzione, si è posta attivamente all'opera, e l'importanza degli affari che essa concluse in questo suo primo esercizio è tale, da avvalorare le considerazioni che ci persuasero della opportunità di promuoverne la creazione.

Conserviamo sempre l'interesse che avevamo nella prima; le Azioni della seconda sono tuttora vincolate ad un Sindacato.

Nella precedente nostra Relazione vi dicemmo di aver preso interesse per 2,000 Azioni nell'aumento di capitale della Società di navigazione R. Rubattino e C., e contemporanea trasformazione di questa da Società in accomandita semplice in Società in accomandita per Azioni.

Queste Azioni furono, per cura di un Sindacato al quale ne era affidato il collocamento, tutte vendute a condizioni per le quali noi conseguimmo un benefizio, e venne per tal modo a cessare ogni nostro interesse nella Società.

Come voi già sapete, nel corso dell'anno 1881 questa venne a trattative coll'altra Società I. V. Florio e C., ed insieme pattuirono di collegarsi per costituire una sola Società forte per modo da potere, con adequati mezzi, reggere più facilmente alla concorrenza delle congeneri potenti Società straniere.

Richiesti, ci prestammo ben volentieri all'attuazione di questo concetto, assumendo, insieme con altri compartecipi, un interesse nella formazione del nuovo capitale.

Il Ministro delle finanze, autorizzato con legge del 7 aprile 1881 ad abolire il corso forzato ed a contrarre a questo scopo un imprestito colla emissione di Rendita consolidata 5 0[0, stipulò un contratto colla Banca Nazionale nel Regno d'Italia, al quale comparteciparono tre gruppi di capitalisti, due dei quali esteri ed uno italiano, rappresentato dalla vostra Società di Credito Mobiliare Italiano; ed il vostro Consiglio reputò un dovere per la vostra Società di cooperare, secondo le sue forze, a questa importante operazione finanziaria.

Rappresentanti il gruppo italiano, abbiamo sottoscritto per L. 11,300,000 di rendita, ma la partecipazione nostra fu ristretta a L. 1,900,000 di rendita.

Il Sindacato, al quale fu affidata questa importante operazione, ha già collocato oltre la metà della rendita assunta.

La Società Generale Immobiliare di lavori di utilità pubblica ed agricola riuniva, or sono pochi giorni, in Roma l'assemblea generale ordinaria dei propri Azionisti.

La Relazione, presentata dal Consiglio d'amministrazione sull'esercizio del 1881, dimostra come esso, con prudenza ed alacrità ad un tempo, abbia già posto in essere molteplici ed importanti operazioni.

Le sue Obbligazioni, garantite da larghe ipoteche o da regolari cessioni di annualità dello Stato, di Provincie, di Comuni, di Consorzii regolarmente costituiti, o di solide Compagnie, sono ogni di più accolte con fiducia dai più prudenti capitalisti.

Conserviamo l'interesse che avevamo in questa Società, i cui affari andranno sempre maggiormente estendendosi, in relazione al credito ed alle condizioni generali del paese.

SOCIETÀ ITALIANA PER IL GAZ. – Questa Società continua a procedere in modo soddisfacente. Sugli utili posti in essere nell'esercizio 1881, fu già distribuito pel 1° semestre un acconto di L. 25 per Azione, ed abbiam luogo di credere che il saldo pel 2° semestre non sarà inferiore a quella somma.

STRADE FERRATE ITALIANE. — La Società italiana per le Strade Ferrate Meridionali ha non poco migliorato le condizioni nelle quali è stata finora; poichè, riformato finalmente in modo razionale ed equo l'assurdo sistema della scala mobile, questa Società potrà ora introdurre nell'esercizio tutte quelle facilitazioni, che siano giudicate più atte ad agevolare i trasporti, giovando in pari tempo agli interessi suoi, del pubblico Erario e del commercio.

Per meglio corrispondere agli impegni di nuove costruzioni assunti col R. Governo, ed ai crescenti bisogni del traffico, la Società deliberò di aumentare il proprio capitale; e noi, per la fiducia che sempre riponghiamo nella impresa, e nella perizia e prudenza degli uomini che la conducono, partecipammo in assai larga misura a questa operazione.

Il Governo, in conformità dell'ultima Convenzione intervenuta fra il medesimo e la Società, si è riservato il diritto di riscattare queste strade a tutto il 31 dicembre del corrente anno; questo termine potrà essere prorogato di 6 mesi, sopra domanda del Governo o della Società.

I prodotti della linea ferroviaria da Alessandria ad Acqui sono andati, anche durante l'anno 1881, sempre migliorando.

I proventi dell'altra linea da Torreberretti al Gravellone furono invece poco dissimili da quelli dell'anno precedente; ma dobbiamo ricordarvi che nell'anno 1881 convenne pagare l'ultima rata di rimborso delle spese straordinarie fatte in addietro da questa Società per casi di forza maggiore. Chiuso ormai questo conto, pel quale erano molto assottigliati gli utili annui, la posizione della Società trovasi d'altrettanto migliorata, e da ciò risentiranno vantaggio gli esercizii futuri.

SOCIETÀ ANONIMA PER LA VENDITA DI BENI DEL REGNO D'ITALIA. — Questa Società trovasi ancora in mezzo alle difficoltà delle quali vi tenemmo discorso altra volta, e

perciò anche pel 1881 non sarà distribuito alcun interesse agli Azionisti.

Sappiamo però che il Consiglio d'amministrazione si adopera per attuare nell'anno corrente provvedimenti, che valgano a rendere meno ardua la sua situazione.

Imprese di costruzione. — (*Ferrovie Meridionali*). La Corte di Cassazione di Torino annullò, come ne avevamo fondata speranza, la sentenza della Corte d'Appello di quella stessa città, denunciatale dall'Impresa, rinviando le parti dinanzi alla Corte d'Appello di Parma.

Al seguito di tale sentenza, furono iniziate nuove trattative fra l'Impresa e gli appaltatori per l'amichevole componimento della lunga ed intricata contesa, e le parti addivennero finalmente ad una transazione, per la quale, con i fondi dell'Impresa che ancora erano a nostre mani, si poterono tacitare le pretese della parte avversaria.

Gli appaltatori signori Gargiulo, De Rosa ed Arpino assunsero, dal canto loro, l'obbligo di tacitare i loro cottimisti e di tenere liberata l'Impresa da ogni pretesa di questi e dei loro aventi causa.

Per l'esatto adempimento di tale impegno, furono stipulate valide e reali cautele, oltre la personale obbligazione degli appaltatori.

(*Ferrovia Ligure*). Contrariamente alle nostre previsioni, la Corte d'Appello di Torino confermò la sentenza del Tribunale di commercio di quella stessa città, denunciatale dalla Società concessionaria.

Contro il giudicato della Corte d'Appello la Società ricorse in Cassazione, ma frattanto la discussione in merito della causa dovrà riassumersi dinanzi al Tribunale di commercio.

Società Anonima per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi. — Le pubblicazioni regolarmente fatte da questa Società dimostrano che gli incassi per l'annata 1881 risalirono complessivamente a L. 151,873,228.02, con aumento, in confronto all'annata precedente, di L. 4,089,023.03.

Questo incremento non risponde ancora intieramente a quanto era da attendersi per le aumentate tariffe, ma ci dà prova di un graduale aumento nel consumo.

Affari Diversi. — (*Manifattura di Cuorgnè*). Le operazioni di questo importante Cotonificio vanno prendendo sempre maggiore sviluppo; e ci è grato dirvi con fondamento, che anche gli utili dell'esercizio 1881 saranno tali da remunerare largamente il capitale erogato a dar vita a questa manifattura.

Stabilimento metallurgico di Piombino. — Dopo i molti lavori eseguiti e gli utili esperimenti fatti per ciò che attiene alla parte commerciale, alla tecnica ed all'amministrativa, questo Stabilimento ha dato, lo scorso anno, dei resultati pienamente soddisfacenti; ed abbiamo argomento per prevederne dei migliori in avvenire, perchè, oltre la vicinanza di questo Stabilimento all'isola dell'Elba per la provvista dei minerali, e la facoltà di allargare o restringere il numero degli operaj in proporzione della quantità maggiore o minore del lavoro di cui può abbisognare, la Società metallurgica di Piombino ha fatto acquisto delle miniere carbonifere di Tatti e Montemassi, dei signori Conti Ferrari Corbelli.

Il carbone di queste miniere, per studii accuratamente fatti da uomini valenti in metallurgia, non solo è abbondantissimo, ma pur anche stimato il migliore, per qualità, fra quanti si conoscono finora in Italia.

Una strada ferrata, che senza indugio sarà costruita dalla Società, allacciando, come dicesi, le miniere alla strada ferrata Maremmana, agevolerà i trasporti, e ne diminuirà le spese; e per tal modo si aumenterà il consumo del carbone.

Frattanto la Società dovendo, per l'acquisto delle precitate miniere, aumentare il suo capitale colla emissione di Azioni, vi parteciperemo in proporzione dell'interesse che già possediamo nella medesima.

Stabilimenti e Boschi della Mongiana. — Pendono in questo momento trattative, che, quando avessero l'esito desiderato, varrebbero a togliere di mezzo gli ostacoli finora oppostisi all'adozione di provvedimenti atti a rendere maggiormente produttiva la industria colà impiantata.

Pei resultati delle fatte perizie, abbiamo luogo di ritenere che, vinte queste materiali difficoltà, da quelle estese e belle foreste debba ricavarsi un'annuità proporzionata ai capitali in tal modo impiegati.

Depositi di Piazza ad Interessi. — I depositi delle somme in Conto Corrente ad interesse presso le Sedi sociali ascendevano

al 31 dicembre 1881 a	L.	20,999,592.56
ed al 31 dicembre 1880	»	20,133,806.24
Havvi perciò un aumento di	L.	865,786 32

per l'anno 1881, in confronto del precedente.

Portafoglio. — Gli effetti sull'Italia, i Vaglia e Buoni del Tesoro, entrati durante l'anno 1881, ascesero alla somma di L. 360,721,413.31.

Al 31 dicembre erano in corso effetti per L. 27,668,454.65

divisi come segue:

con deposito	L	16,345,015.05
a due o più firme	»	9,673,582.12
all'incasso	»	552,055.—
in oro	»	1,097,802.48
	L.	27,668,454.65

dei quali esistevano:

in portafoglio	L.	4,870,846.83
in circolazione	»	22,797,607.82
	L.	27,668,454.65

Gli effetti sull'estero, entrati durante l'anno 1881, ascesero:

su Francia a	Fr.	100,340,412 21
su Inghilterra a	L. st.	1,839,346.13.4
su Germania a	R.	1,016,247.62

Al 31 dicembre erano in corso effetti:

su Francia per	Fr.	5,779,972.99
su Inghilterra per	L. st.	156,946 11.40
su Germania per	R.	560,098.85

dei quali esistevano

in portafoglio per Francia	Fr.	2,143,948.40
id. per Inghilterra	L. st.	66,077.4.5
id. per Germania	R.	1,630.—
in circolazione per Francia	Fr.	3,636,024.59
id. per Inghilterra	L. st.	90,869.7.5
id. par Germania	R.	358,468 85

Effetti in Sofferenza. — Il leggero aumento, che potrete notare nella somma corrispondente a questo titolo, è dovuto, oltre che alle spese legali per cause in corso, ad alcune sofferenze nuove di poca entità, verificatesi nel portafoglio delle nostre Sedi.

Spese Generali. — Queste spese si mantennero, nell'esercizio del quale vi intratteniamo, pressochè uguali a quelle che avemmo da sostenere per l'esercizio precedente.

Signori,

Contando oramai la nostra Società circa venti anni di vita, ci è sembrato superfluo tenervi discorso delle norme che ha seguito e che segue costantemente il vostro Consiglio nell'amministrare gli interessi sociali.

Per le vicende di ogni maniera che abbiamo attraversate in questo ventennio, ci siamo convinti che, se abbiamo raccolto assai larghi frutti dai capitali sociali, la cagione precipua è stata quella di sottoporre sempre, nelle svariate nostre operazioni, ad un calcolo di probabilità i limiti dei presunti vantaggi e dei danni temibili, lasciandoci guidare e non vincere dal timore di questi, piuttostochè dalle spe-

ranze di quelli; e poichè non vive una istituzione se non si muove, abbiamo preferito di camminare con passo misurato, anzichè celere, procurandó in tal modo di conservare, crescendole grado a grado, le nostre forze, anzichè porle a pericolo in un corrore affannoso.

Il fondo di riserva ordinaria, che ascendeva, al dicembre 1880, a L. 6,896,369.91, si elevò, al 31 dicembre dell'anno 1881, a L. 7,645,738.04.

Questo aumento di L 749,368.13 è dovuto al 10 0[0 sugli utili dell'esercizio del 1880, non che agli interessi ed ai benefizii provenienti dal rimborso alla pari di alcuni fra i titoli, nei quali la riserva stessa è impiegata.

Accresciuta, per gli interessi dell'annata 1881, la riserva straordinaria saliva al 31 dicembre 1881 a L. 883,909 02.

Aggiungiamo che il maggior valore fra il costo dei titoli di nostra proprietà e la loro valutazione al 31 dicembre 1881, è di L. 3,126,155.99.

Questa somma non è compresa nel conto Perdite e Profitti.

Il Bilancio, del quale vi abbiamo succintamente commentato i principali elementi, presenta, oltre gli interessi al 6 0[0 sul capitale versato e già distribuiti agli Azionisti, un saldo di utili che ascende a L. 2,660,756.54.

Portate che siano, come è prescritto, L. 260,068.60 in aumento della riserva ordinaria, e fatte le altre detrazioni imposte dagli Statuti sociali, rimangono, come rileverete dalla tabella che fa seguito al conto Perdite e Profitti, L. 2,041,169.11.

Il vostro Consiglio vi propone di distribuire, a titolo di dividendo, L. 2,000,000, cioè L. 20 per ogni Azione, portando a conto nuovo il residuo in L. 41,169.11.

Cessano in quest'anno dal loro ufficio gli Amministratori signori:

Bastogi conte Pietro. — Casalini comm. Alessandro. — Collarini comm. avv. Pietro. — Parodi comm. Giacomo. — Raggi march. Giov. Battista. — Vegni comm. prof. Angelo; i quali tutti possono essere rieletti.

Signori,

In conformità dell'ordine del giorno della presente adunanza, abbiamo l'onore:

1° Di presentare alla vostra approvazione il rendimento dei conti dell'Esercizio 1881.

2° Di invitarvi ad eleggere sei nuovi Amministrateri.

DELIBERAZIONI.

1. Fattosi l'appello nominale, e constatatasi la legale costituzione dell'Assemblea a termini dell'art. 37 degli Statuti sociali, in conformità dell'ultimo paragrafo dell'art. 40 degli Statuti stessi, in cui è detto che « nei casi previsti « dall'art. 148 del Codice di commercio, l'Assemblea ge- « nerale ha facoltà di eleggersi volta per volta un Presi- « dente proprio », viene invitata l'Assemblea a prendere una deliberazione.

Sulla proposta di alcuni Azionisti, viene confermata alla unanimità la presidenza al sig. march. Gian Battista Raggi, il Consiglio essendosi astenuto dal votare.

2. Sentitane la lettura, l'Assemblea approva all'unanimità il rapporto ed i conti allegati, che precedono, non avendo preso parte i Consiglieri alla votazione.

3. Viene infine deliberato che il dividendo pel 1881 di L. 20 per Azione venga pagato a cominciare dal 25 corr. mese.

4. Fatto lo spoglio delle schede segrete, rinscirono eletti i signori:

Bastogi conte Pietro — Casalini comm. Alessandro — Collarini comm. avv. Pietro — Parodi comm. Giacomo — Raggi march. Giov. Battista — Vegni comm. prof. Angelo.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Dal giorno 13 al 23 corrente mese, furono tenute in Milano delle conferenze fra i delegati delle Strade ferrate dell'Alta Italia, Romane, Meridionali, Sicule Occidentali, Sarde, e della Società di navigazione Rubattino e Florio, per l'attuazione di un servizio ferroviario marittimo, tendente ad agevolare i trasporti fra il continente italiano da una parte, e dall'altra parte le isole di Sardegna, di Sicilia, di Malta, alcuni porti della Dalmazia, del Levante e del Mar Nero; fra la Sardegna e la Sicilia, e fra la Sicilia ed alcuni dei porti suindicati.

I conferenti, dopo lunga discussione sui vantaggi derivabili da siffatto servizio e sulle difficoltà di stabilirne le norme per regolarlo convenientemente, ammisero l'opportunità della sua attuazione, e fissarono i punti e le vie di corrispondenza, la nomenclatura delle merci e le basi di tariffa da adottarsi, approvando un progetto di Convenzione-Regolamento all'uopo, necessario pei rapporti fra Amministrazione ed Amministrazione, e fra queste ed il pubblico.

Venne quindi redatto il consueto Verbale, giusta il cui contenuto gli accordi presi saranno sottoposti all'approvazione delle Amministrazioni interessate e del Governo.

><

Il giorno 21 del corrente mese, nell'Ufficio dell'Agenzia del Movimento delle Strade ferrate dell'Alta Italia in Milano, ebbe luogo una Conferenza per stabilire, di comune accordo fra gl'interessati, le modificazioni che, per la prossima apertura della linea del Monteceneri e per la stagione estiva, occorre introdurre negli attuali orarii delle ferrovie dell'Alta Italia e della Società del Gottardo, delle Diligenze italiane e svizzere, ed in quelli delle corse sui laghi Maggiore, di Como e di Lecco, nonchè per avere facili coincidenze nei punti di transito di Chiasso, Colico, Como, Lecco, Locarno ed Arona.

Erano presenti alla Conferenza i signori:

Comm. Bussi e Cav. Salivetto, pel Ministero dei lavori pubblici; Comm. Barbavara, Cav. Confalonieri e signor Vismara, per le Strade ferrate dell'Alta Italia;

Signori Stäger e Fanciola per le Poste svizzere;

Siegfried per le Strade ferrate del Gottardo;

Angelo Mangili per la navigazione sul Lago Maggiore;

Avv. Venini e Cav. Pessina per la navigazione sui laghi di Como e Lecco.

Presiedeva la conferenza il signor comm. Bussi.

><

Sappiamo che l'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia, in vista della imminente apertura della linea del Monteceneri, sta facendo gli studii e le pratiche necessarie, affinchè, contemporoneamente all'orario da attivarsi in quella occasione, siano stabilite opportune coincidenze a Milano coi treni diretti da e per Torino.

><

Con Decreto del 19 corr., dietro proposta di S. E. il Ministro dei lavori pubblici, S. M. ha nominato il conte Luigi Guaccimanni di Ravenna, ingegnere nel Corpo del Genio civile, al posto di consigliere d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, ch'era tuttora vacante.

><

Il Consiglio di amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha approvato le proposte della Direzione dell'esercizio, in ordine ai provvedimenti relativi al servizio speciale ferroviario di sorveglianza per prevenire i furti in ferrovia.

><

Sappiamo che l'Amministrazione delle stesse ferrovie ha rifiutata un'offerta per nolo di veicoli, fattale dalla Compagnia ausiliaria di Parigi, imperocchè si ritiene che in quest'anno, stante le nuove provviste, già fatte ed in corso, di materiale ferroviario, non occorrerà di addivenire, come negli anni passati, al noleggio di carri.

><

L'Amministrazione medesima ha rassegnate opportune proposte al Ministero dei lavori pubblici per l'impianto della illuminazione a gaz nella Stazione definitiva di Ventimiglia.

><

Un telegramma di ieri da Parma reca che quella Corte d' Appello ha pronunciato sentenza favorevole per l'Impresa Guastalla, costruttrice della ferrovia di Savona, nella nota lite pendente col Governo, condannando questo al pagamento di 9 milioni di lire cogl'interessi dal 1874.

><

La scorsa settimana ebbero termine le conferenze per la revisione del progetto delle tariffe generali e condizioni pei trasporti sulle ferrovie, tenutesi per incarico del Ministero dei lavori pubblici dai signori cav. Braida, cav. Paria e cav. Livraghi, funzionarii del R. Commissariato per l'esercizio delle Strade ferrate.

><

Veniamo informati che il Ministero dei lavori pubblici, ha affidato alla Società delle Strade ferrate Meridionali la esecuzione degli studii definitivi per una comunicazione ferroviaria diretta fra Napoli e Roma, per la cui esecuzione il Ministero medesimo, in conformità di quanto è disposto all'articolo 34 della legge 29 luglio 1879 sulle ferrovie complementari, deve presentare un'apposita legge al Parlamento (V. le *Not. Ferr. Ital.*).

><

L'Amministrazione delle Strade ferrate Meridionali ha presentato al Ministero, per l'approvazione, il progetto di un viadotto da costruirsi al Km. 14 + 500 della linea Terni-Rieti.

><

Il 21 corr. è rimasta deserta la prim'asta per l'appalto dei lavori di costruzione del tronco della ferrovia Parma-Spezia, compreso fra Fornola ed il rivo Ghiareto. Il 12 del prossimo aprile avrà luogo il secondo esperimento, sulla base della somma di appalto di L. 2,852,640 (V. le *Not. Ferr. Ital.*)

><

I Comuni di Cremona, Castelvetro Piacentino, Villanova, Cortemaggiore, Besanzone, Busseto e Borgo San Donnino, riuniti in Consorzio, hanno chiesto al Governo la inscrizione in 4ª categoria di una linea di ferrovia da Borgo San Donnino a Cremona, ed hanno chiesta la concessione della costruzione e dell'esercizio della linea medesima, in base all'articolo 18 della legge 29 luglio 1879 sulle ferrovie complementari.

Il relativo progetto tecnico fu studiato dall'ingegnere Francesco Podestà, e fu già esaminato dal Consiglio superiore. Secondo tale progetto, la linea avrebbe la lunghezza di m. 37,850, ed il costo sarebbe preventivato in L. 8,450,000, ossia in media L. 230 mila circa al chilometro.

La elevatezza de detto costo è causata specialmente da un ponte sul Po, della lunghezzza di m. 1,100 e del costo preventivato di L. 3,700,000.

Qualora il Governo dovesse accordare il proprio concorso nella spesa di costruzione della linea in misura conforme a quanto è stabilito dall'articolo 11 della legge preindicata, il concorso stesso risulterebbe, in cifra tonda, di L. 6,400,000.

><

Abbiamo da Sondrio che quell'Ufficio del Genio civile ha ripresentato al Ministero dei lavori pubblici il progetto del tronco della ferrovia Lecco-Colico da Lecco a Lierna, modificato a senso delle prescrizioni del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

><

Sappiamo che l'egregio Ingegnere-Capo, direttore dei lavori delle ferrovie Novara-Pino e Gallarate-Laveno, comm. Giambastiani, ha preparato e sottoposto all'approvazione superiore il progetto di appalto dei materiali occorrenti per l'armamento e la soprastruttura della linea Gallarate-Laveno.

L'ammontare complessivo delle forniture comprese nel detto progetto è di L. 1,844,000, diviso nei quattro lotti seguenti:

1° lotto — Tonnellate 3,600 di rotaie del tipo Vignolle in acciaio Bessemer, della lunghezza di metri 9: e n. 32 scambii semplici, per l'importo di lire 1,100,000;

2° lotto — N. 23,000 stecche, del peso totale di tonn. 184: e n. 45,000 piastrelle, del peso di tonn. 96,750, per l'importo di L. 198,000:

3° lotto — N. 225,000 chiavarde, del peso di tonn. 94.500: e n. 45,000 arpioni del peso di tonn. 35.550 per l'importo di L. 66,000:

4° lotto — Legnami diversi, sbarre, cancellate in legno ed oggetti diversi, per l'importo di L. 480,000.

><

Ci scrivono da Milano:

È stata proposta a S. E. il Ministro dei lavori pubblici una nuova tariffa pel trasporto dei concimi, delle canne palustri e dei pali da vite.

— Il *Grand Hôtel Isotta* di Genova venne autorizzato alla vendita dei biglietti ferroviarii, a parità della concessione fatta all'*Hôtel Milan* di Milano.

— Sappiamo essere stato sottoposto alla sanzione del Ministero dei lavori pubblici l'orario estivo da attivarsi prossimamente sul lago di Garda.

— Dal Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia vennero autorizzate le seguenti gare:

Per l'acquisto di 200 mila Kg. di petrolio di Pensilvania raffinato;

Per l'acquisto di 2000 repulsori completi per carri e carrozze:

Per l'acquisto di rotaie, traversi e relativi accessorii pel rifacimento del binario di corsa della linea Santhià-Biella:

Per l'acquisto di 120 cassette di manovra complete per scambii;

Per l'acquisto di 1200 disco-fanali per cassette, speciali di manovra.

><

Siamo informati che la Società di navigazione del Lago Maggiore ha fatto istanza al R. Commissariato delle ferrovie dell'Alta Italia per essere autorizzata a

prolungare la corsa *G* da Laveno fino a Stresa, in precedenza dell'attuazione dell'orario nuovo, che dovrà andare in vigore il 1° maggio p. v.

><

Ci scrivono da Firenze che l'Amministrazione delle Strade ferrate Meridionali, in seguito ad invito del Ministero dei lavori pubblici, ha studiato un nuovo progetto di orario per le ferrovie della Sicilia, e lo ha sottoposto alla superiore approvazione.

><

Ci scrivono da Cuneo che quella Camera di commercio ha fatto istanza al Ministero di agricoltura, industria e commercio per interessarlo ad interporre i suoi buoni ufficii presso quello dei lavori pubblici, affine di ottenere una riduzione della tariffa pel trasporto della paglia sulle ferrovie.

><

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 20 al 25 corr.

Furono approvati i progetti di appalto concernenti:

La costruzione del tronco da Ponte di Piave a Motta, della ferrovia Treviso-Oderzo-Motta;

La costruzione del tronco San Donà-Portogruaro, della ferrovia Mestre-San Donà-Portogruaro;

La provvista dei ferri di armamento per le ferrovie Roma-Sulmona; Battipaglia-Castrocucco; Sicignano-Castrocucco; Benevento-Avellino; Adria-Chioggia; Ravenna-Rimini, e Parma-Brescia.

Furono del pari approvati:

Un progetto per la costruzione del tronco Modena-Mirandola, della ferrovia Sassuolo-Modena-Mirandola-San Felice-Finale;

Un progetto per la costruzione del fabbricato definitivo viaggiatori ed opere accessorie nella Stazione di Diano Marina, lungo la ferrovia da Spezia al Confine francese;

Un progetto per la costruzione del tronco dalla sponda destra del Basento, presso la Stazione ferroviaria di Albano, sino al pozzo Rocco Padula, presso i piani dell'Epitaffio al di là di Irivigno, della strada provinciale di 2ª serie Albano-Marsiconovo, in provincia di Potenza;

Un progetto per la costruzione delle opere murali e rampe di accesso al ponte a travate metalliche da eseguirsi sul torrente Gozzi, lungo la strada provinciale Messina-Catania;

Un progetto per la ricostruzione di un tratto di palafitta, presso il binario della ferrovia, a sponda destra del porto-canale di Fiumicino, in provincia di Roma;

Ed un progetto per là costruzione di un tratto di sponda murata al porto-canale suddetto, presso lo scalo ferroviario.

><

Il Consiglio di amministrazione delle Strade ferrate Romane, nella sua adunanza del 27 corr. mese, prendeva le seguenti più importanti deliberazioni:

1° Approvava i lavori che appresso:

a) Restauro e ampliamento delle latrine alla Stazione di Siena;

b) Lavori di difesa per impedire la caduta dei macigni fra i chilom. 236 e 237 della linea Foligno-Falconara;

c) Ricambio delle travate metalliche a 4 ponticelli, e sostituzione delle vòlte in muratura alle travate metalliche ora esistenti al ponte sulla Rispescia (linea Maremmana);

d) Costruzione di un dormitorio per gli operaj alla Cava del Collecchio;

e) Soppressione del ponte sul diversivo del fiume Ombrone;

f) Rinforzo e posa in opera delle travate del ponte sul fosso Rustico;

2° Approvava l'acquisto di vernici, materiali per la costruzione di 200 deviatoi, boccole a olio ed a grasso, e abete di Moscovia.

BIBLIOGRAFIA

Dal Ministero di agricoltura, industria e commercio ci venne gentilmente trasmesso un esemplare della Relazione presentata al ministro Berti dall'ing. D. V. Piccoli, delegato dal Ministero medesimo al Congresso di elettricità di Parigi, col titolo: *Le principali applicazioni industriali dell'elettricità all'Esposizione internazionale di Parigi del* 1881.

Questa Relazione, testè pubblicata a Roma coi tipi degli Eredi Botta, fa parte degli *Annali dell'industria e del commercio* 1882, ed è una interessantissima monografia, di 114 pagine in 8°, che meriterebbe di essere attentamente letta e studiata da quanti si occupano con amore dei fenomeni elettrici e delle molteplici loro applicazioni, nonchè dei continui progressi di un sì importante ramo della scienza.

Non potendo noi diffonderci in un conveniente esame del libro annunciato, crediamo miglior partito il riferirne il semplice *Indice*, che basta a dare un'idea dell'interessante lavoro di cui trattasi:

Introduzione. — I. *Industrie estrattive.* — 1. Applicazioni dell'elettricità all'arte mineraria — 2. Applicazione del trasporto elettrico della forza al taglio delle foreste.

II. *Industrie rurali.* — 1. Applicazione del trasporto elettrico della forza all'agricoltura — 2. Applicazione della luce elettrica all'agricoltura.

III. *Industrie manifattrici.* — 1. Della produzione di grandi quantità di elettricità — 2. Trasmissione elettrica della forza — 3. Distribuzione industriale dell'elettricità — 4. Accumulazione dell'elettricità — 5. L'illuminazione elettrica applicata alle industrie manifattrici — 6. Industrie elettrochimiche ed elettro-metallurgiche — 7. Industrie alimentate dalle applicazioni dell'elettricità.

IV. *Industrie commerciali.* — 1. Applicazione della trasmissione elettrica della forza alla trazione — 2. Applicazioni dell'elettricità alle ferrovie ordinarie — 3. Dei servizii telefonici — *Conclusione.*

— Dalla tipografia editrice di Augusto Federico Negro in Torino venne pubblicata in questi giorni la 1ª parte del *Manuale pratico per gli ingegneri*, di A. Castigliano, Ingegnere delle Strade ferrate dell'Alta Italia.

Già da molti anni, l'Autore di questo *Manuale* andava raccogliendo per suo uso formole e regole molto utili nella pratica, e mancanti o imperfettamente esposte nei Compendii da lui conosciuti. Egli però non aveva in animo di dare alle stampe tale raccolta; ma a ciò fare fu indotto da

solerte editore signor A. F. Negro, che già aveva acquistato la proprietà dell'ottimo suo libro *Théorie de l'équilibre des systèmes élastiques et ses applications*, e che da lunga data aveva in animo di pubblicare un Manuale redatto appositamente per gli ingegneri italiani, e che riassumesse in poco spazio le materie trattate nelle molte opere nazionali ed estere.

In conseguenza, l'Ingegnere Castigliano, con quella accuratezza e diligenza che gli sono proprie, si dedicò ad ampliare e completare i materiali di già raccolti, e formò un libro, che comprende ed abbraccia tutto quanto è necessario a costituire un Manuale pratico di ingegneria.

La pubblicazione di questo lavoro si fa a fascicoli o parti, le quali potranno stare da sè, venendo le materie ripartite in guisa che ciascuno potrà servirsi di quelle sole che momentaneamente gli abbisognano, senza avere per le mani l'opera intera. Per tal modo, la prima parte, or ora pubblicata, contiene una collezione delle tabelle numeriche più necessarie, coll'indicazione del modo di servirsene; la seconda, in corso di stampa, sarà destinata alla geometria, alla topografia, alla meccanica, e così via dicendo.

Il prezzo di questa prima parte è di L. 5, ed è vendibile presso i principali libraj.

Notizie Ferroviarie Italiane

I trasporti ferroviarii e il nuovo Codice di commercio. — Il Senato, nella seduta del 27 corrente, approvò, con voti favorevoli 67 e 3 contrarii, il progetto di legge che autorizza il Governo a pubblicare il nuovo Codice di commercio, già approvato dalla Camera dei deputati, e sul quale riferimmo nei passati numeri i discorsi degli on. Genala, Cavalletto, Spantigati e Nervo, relativamente alla parte riguardante i trasporti ferroviarii.

Nella detta seduta del Senato, l'onor. Vitalleschi disse che non avrebbe votato l'art. 3°, concedente al Governo piena facoltà pel coordinamento delle disposizioni del Codice stesso, se non fosse assicurato dal Ministro che, in quanto alla responsabilità inerente ai trasporti ferroviarii, non si faranno concessioni oltre le esistenti.

Il ministro Zanardelli rispose di non fare dichiarazioni in proposito, ma promise di tenerne conto.

Ferrovie Romane. — La *Gazz. Uff.* del 22 corrente ha pubblicato il seguente R. Decreto del 5 mese stesso, controfirmato dai ministri Magliani e Zanardelli:

Veduti i precedenti Reali Decreti, di cui il nostro ultimo in data 30 dicembre 1881, n° 579 (serie 3ª), coi quali venne inscritta una complessiva rendita di L. 10,112,820, in aumento al Consolidato 5 per 0[0, in cambio di 674,188 Obbligazioni comuni della Società delle Ferrovie Romane, state presentate alla conversione a tutto il 30 novembre 1881 per effetto delle citate leggi;

Ritenuto che vennero successivamente, e cioè dal primo a tutto il 31 dicembre 1881, presentate alla conversione, alle condizioni volute dalle sovraindicate leggi, altre 3,694 Obbligazioni comuni della predetta Società, rappresentanti la complessiva annua rendita di L. 55,410, con decorrenza di godimento dal 1° gennaio 1873, per le quali devesi assegnare una eguale quantità di rendita consolidata 5 per 0[0, con decorrenza dal 1 gennaio 1875, e che tale rendita, per il disposto dall'articolo 2 del Reale Decreto 8 giugno 1873, n. 1392 (serie 2ª), devesi inscrivere nel Gran Libro del Debito pubblico in aumento al Consolidato 5 per 0[0, con decorrenza dal 1 luglio 1882, provvedendosi con Buoni a parte al soddisfacimento dei semestri di rendita arretrati;

Considerato che, in relazione alla legge 29 gennaio 1880, n. 5249 (serie 2ª), che approvò le Convenzioni di riscatto delle Ferrovie Romane al 1 gennaio 1882, le Obbligazioni comuni della già Società delle ferrovie suddette divennero debito dello Stato;

Sulla proposta del nostro Ministro segretario di Stato per le finanze, *interim* del tesoro,

Abbiamo decretato e decretiamo quanto segue:

Art. 1. La Direzione generale del Debito pubblico è autorizzata a ritirare dalla circolazione altre 3,694 Obbligazioni comuni della Società delle Ferrovie Romane, statele presentate dal dì 1 a tutto il 31 dicembre 1881, per la complessiva rendita di L. 55,410, con decorrenza dal 1 gennaio 1873.

Art. 2. In cambio delle Obbligazioni indicate nel precedente articolo, sarà iscritta nel Gran Libro del Debito pubblico, in aumento al Consolidato 5 per 0[0, la corrispondente annua rendita di L. 55,410, con decorrenza dal 1 luglio 1882.

Art. 3. Il fondo stanziato al capitolo 1 dello Stato di prima previsione della spesa del tesoro per il 1882 sarà aumentato di L. 27,705, ammontare della rata semestrale al 1 gennaio 1883 della rendita consolidata 5 per 0[0, da crearsi in sostituzione delle dette Obbligazioni.

Art. 4. Il fondo stanziato al capitolo 106 dello Stato di prima previsione della spesa del tesoro per l'anno 1882 sarà aumentato di L. 415,575, per i semestri al 1 luglio 1882 e 1 gennaio e 1 luglio degli anni 1876-1882 sulla rendita dovuta in cambio come sopra.

Art. 5. Tutte le 667,882 Obbligazioni comuni della Società delle Ferrovie Romane state convertite in rendita consolidata 5 per 0[0, in relazione alla legge 2 luglio 1875, n. 2570, saranno definitivamente annullate, conservando vivi i numeri delle medesime per concorrere alle annuali estrazioni insieme a quelle rimaste in circolazione.

Ferrovia Roma-Napoli. — Con decreto ministeriale del 21 corrente, fu autorizzata la Società delle strade ferrate Meridionali ad eseguire degli studii e lavori geodetici per il progetto definitivo della ferrovia Roma-Napoli per Terracina e Gaeta. Gli studii debbono compiersi entro il prossimo mese di maggio.

La Prefettura di Roma, richiesta, dava licenza alla Società suddetta d'introdursi nelle proprietà pubbliche e private, a norma degli articoli 7 e 8 della legge sulla espropriazione, nello interesse della pubblica utilità.

Ferrovia Parma-Spezia. — L'incanto simultaneo tenutosi il 21 corr. essendo riuscito deserto, si addiverrà alle ore 10 antim. del 12 aprile p. v., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Genova simultaneamente, alla second'asta per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Parma-Spezia, compreso tra Fornola ed il canale Ghiareto, in provincia di Genova, della lunghezza di m. 2,500 escluse le espropriazioni stabili, la costruzione dei fabbricati, ad eccezione delle fondazioni delle case di guardia, e la provvista delle traverse, e dei ferri d'armamento e dei meccanismi fissi per le Stazioni), per la presunta somma di L. 2,852,640.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 30 dalla consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 81,300, ed in L. 192,600 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia Iseo-Brescia — La *Provincia di Brescia* scrive:

In questi giorni sono cominciati i lavori di terra nel tronco della ferrovia Parma-Brescia-Iseo, che corre da Mandolossa a Provaglio.

Questi lavori si fanno specialmente nei Comuni di Passirano e di Paderno, e sono destinati a preparare lo svi-

luppo del grande movimento di terra per la trincera di Monterotondo, che verrà eseguito mediante vagoni e locomotive sopra apposito binario di servizio.

Ferrovie venete complementari. — Al Consiglio comunale di Venezia, nella seduta del 20 corr., il Sindaco annunciò di aver avuta una conferenza colla Commissione ferroviaria provinciale, che volle chiedergli gli intendimenti del Municipio riguardo alle ferrovie. Egli espose il suo convincimento personale, esprimendo il rincrescimento che non siasi dal Consiglio provinciale adottata altra combinazione; ora importa al Comune di Venezia che le ferrovie per la Pontebba, per Bassano, Primolano e Trento e l'Adriatico-Tiberina vengano eseguite nella totalità, altrimenti vi contribuirebbe a malincuore. Sembra adesso siano concretati gli accordi per condurre fino a Gemona la ferrovia di Portogruaro. Lesse poi una lettera del cav. Trezza, il quale, annuncia di avere a sue spese fatto eseguire il progetto dell'Adriatico-Tiberina, che si assume di costruire ed esercitare, e domanda l'appoggio di Venezia.

Il Sindaco aggiunse che di aver comunicato questa lettera alla Commissione ferroviaria, richiamando tutta la sua attenzione sull'importanza di quella linea di vitale interesse per Venezia; dichiarando però, anzichè utile, pregiudizievole agli interessi di Venezia la congiunzione di essa linea a Mestre od al di là di Mestre, con che Venezia resterebbe sempre un'appendice, alla distanza di otto chilometri dalla linea, e chiedesi quindi che essa facciasi passare almeno alla testa del Ponte.

— La proposta di concorso per la ferrovia da Udine-Belluno-Latisana fu respinta dal Consiglio comunale di Palmanova con undici voti contro otto, ad onta che il Sindaco vivamente l'appoggiasse. Sette degli otto della minoranza rinunziarono al posto di consiglieri: e la popolazione fece vane dimostrazioni contro il voto della maggioranza ed in favore del Sindaco e dei consiglieri dimissionarii.

Tramways delle provincie Vicenza e Verona. — Il 25 corrente fu aperto al pubblico servizio il tronco tramviario Lonigo-Sambonifacio, ch'è il complemento di Sambonifacio-Verona, e forma così la linea Verona-Sambonifacio-Lonigo.

Tramways e ferrovie nella provincia di Bologna. — Il Consiglio provinciale di Bologna, nella sua seduta di sabbato passato, approvava i contratti stipulati dalla Deputazione provinciale col signor Rotondi per la costruzione ed esercizio del *tramway* Bologna-Bazzano, e colla Società Keller per le altre linee di Bologna-Imola, Imola-Castel Del Rio, Imola-Massa Lombarda.

Veniva pure approvata la linea ferroviaria Bologna-Budrio-Massa Lombarda.

E così la provincia di Bologna verrà a possedere una rete quasi completa di comunicazioni di tramway e ferrovie.

Tramways di Firenze — Lunedì, in seguito alle savie disposizioni prese d'urgenza dall'on. Prefetto, una Commissione scelta nel seno dell'Ufficio del Genio civile e del Commissariato, e composta dell'ing. cav. Alessandri, del cav. Sorba, ingegnere al Regio Commissariato, e del cav. Scultetos meccanico, percorreva le linee che ha in esercizio la Società dei *tramways* di Firenze, per esaminare scrupolosamente lo stato, sia del materiale fisso, sia di quello mobile, per renderne quindi conto al Prefetto.

Ferrovie e tramvie nella provincia di Torino — Il Consiglio comunale di Torino, nella seduta del 27 corr., discusse sul concorso del Comune per la ferrovia economica Brusasco-Casale in prosecuzione e corrispondenza della tramvia Torino-Gassino, prolungata sino a Brusasco.

Il *Sindaco*, a nome della Giunta, proponeva che, qualora venga costrutta la ferrovia Casale-Brusasco, il Municipio accordi all'Impresa un'annualità di L. 10,000 per 10 anni.

Piana voleva che il concorso fosse subordinato all'obbligo che la ferrovia economica fosse costruita con scartamento uguale a quello della tramvia Torino-Brusasco.

Il *Sindaco* rispose parergli sufficiente esprimere nel Capitolato, che fra la linea tramviaria e la ferroviaria saravvi corrispondenza certa, e possibilmente senza trasbordo.

La proposta della Giunta venne approvata dal Consiglio.

Ferrovia elettrica a Torino. — Ecco il testo della domanda presentata al Sindaco ed alla Giunta di Torino, come annunciammo nel precedente numero:

« I sottoscritti hanno l'onore di chiedere a questo rispettabile Municipio di Torino la facoltà di stabilire, a titolo provvisorio ed esclusivo, un tronco di ferrovia elettrica da piazza Carlo Felice alla progettata Esposizione, percorrendo il corso Vittorio Emanuele ed il corso Massimo d'Azeglio del Valentino.

« A tale uopo i ricorrenti s'impegnerebbero:

« 1° Ad eseguire tutte le opere necessarie per aprire questo tronco al pubblico servizio almeno 4 mesi prima dell'apertura dell'Esposizione, ed a consegnare completamente sgombro il terreno occupato alla scadenza del quarto mese che seguirà la chiusura della stessa, rimettendo il terreno, a tutte loro spese, nel medesimo stato di prima.

« 2° A far sì che questa linea abbia luogo in modo regolare e sicuro coll'adozione del sistema *Dinamo-Elettrico-Italiano* di loro esclusiva proprietà, il quale rende impossibili, anche durante l'intemperie, le interruzioni delle correnti elettriche, colla installazione di 8 linee di fili conduttori sotterranei, operanti con quattro macchine dinamo elettriche sulle vetture auto-locomotrici.

« 3° Le vetture auto-locomotrici saranno non meno di 4, di fabbricazione nazionale, elegantissime, e capaci di contenere non meno di n. 40 persone, fra sedute ed in piedi.

« Verranno rischiarate con lampade elettriche, e munite di freno automatico per la subitanea fermata anche colla velocità di translazione di 25 chilometri all'ora.

« 4° Il treno ferroviario dovrà presentare i migliori perfezionamenti dell'arte, onde servire insieme e di comodo al pubblico e d'interesse per la scienza; perciò non farà uso di cordoni conduttori come a Düsseldorf, nè di lamine di trasmissione sospese a pali, come verificavasi all'Esposizione di Parigi nel 1881, nè del metodo di trasmissione, che funzionò all'Esposizione di Vienna, Berlino e Milano, per mezzo delle rotaie, che danno luogo a disperdimenti considerevoli di forza, inrerruzioni nel servizio o scariche elettriche lungo il binario.

« Mentre, in causa di disperdimenti, i sistemi precedenti non permettevano la trasmissione che per breve tratto (al massimo 500 metri), il nostro sistema ci permette di trasportare le vetture per un tratto indefinito.

« Le rotaie del binario a scartamento normale costituiranno invece dei brevi tronchi isolati fra loro, i quali non serviranno che quale mezzo momentaneo di trasmissione della corrente dei fili sotterranei al tratto di rotaia, posti in corrispondenza colla vettura automatica.

« I ricorrenti chiedono inoltre che la Stazione d'arrivo sia collocata nell'interno del locale dell'Esposizione, o possibilmente in vicinanza del suo centro, avendo essi l'intenzione di fare una mostra speciale di apparati elettrici.

« Si chiederà inoltre al Comitato che gl'impiegati della ferrovia elettrica abbiano la facoltà di fornire i biglietti d'entrata per l'Esposizione a chiunque non ne fosse provvisto. Questi impiegati porteranno una elegante divisa.

« Si chiederà un impiegato delegato dal Comitato dell'Esposizione, incaricato del controllo sulla ferrovia della distribuzione e ritiro dei biglietti per l'Esposizione.

« Persuasi che quest'opera d'interesse generale, e che ha un lato di attrattiva così importante pel successo dell'Esposizione, troverà un benevolo accoglimento presso questa onorevole Giunta municipale, ne chiedono la presa in considerazione, mentre si riservano di presentare il concreto e definitivo progetto delle opere a farsi.

« Torino, 20 marzo 1882.

« Dott. Gasca Giulio — Ivaldi Luigi — Marchi Angelo — Nigra Giuseppe ».

— Altra domanda fu trasmessa dagli stessi al Comitato dell'Esposizione, a cui chiedeno, oltre all'autorizzazione di vendere biglietti per l'Esposizione e di stabilire la Stazione in prossimità dello Skating-Ring:

« 1° Di porre a loro disposizione gratuitamente, per tutto il tempo che i motori saranno in grado di funzionare, la forza di 20 cavalli-vapore effettivi, tanto per il servizio della locomozione elettrica che per l'illuminazione, o mettere in azione altri apparati elettrici che venissero applicati a titolo sperimentale.

« 2° Che venga accordata, per concorso a fondo perduto, la somma di lire ventimila a titolo d'incoraggiamento di un'opera di un grande interesse pubblico e che ha un'attrattiva così importante per l'Esposizione ».

Tramvia Sale-Tortona-Serravalle. — Scrivono da Tortona alla *Gazzetta del Popolo* del 26: Ecco un nuovo progetto, che presto avrà corpo e vita. La tramvia Sale-Tortona sarà prolungata fino a Serravalle Scrivia, e, grazie all'attività del Bellisomi, coll'intelligenza del personale di cui si è circondato, e l'eccellenza del materiale di cui si è provvisto, nel prossimo luglio o agosto potrà essere aperta fino a Cassano Spinola, per raggiungere Serravalle, stantechè sarà costrutto il nuovo ponte sulla Scrivia.

I Comuni di Tortona, Villalvernia, Cassano, Serravalle e parecchi altri prenderanno oggi stesso la definitiva determinazione pel rispettivo loro concorso, e la locomotiva porterà presto una nuova vita in quella ridente valle. Finora l'unico paese, ed è il più cospicuo e fra i più operosi del circondario, che non si sveglia, è Castelnuovo. Che aspetta?

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Fu annunciato, giorni sono, dal *Giornale di Ginevra*, che la Direzione della ferrovia del Gottardo aveva posto il sequestro sopra la cauzione depositata dall'Impresa Favre, e che quest'ultima aveva sollevata un'opposizione contro questa misura. Ora la *Nuova Gazzetta di Zurigo* dice che questa notizia è inesatta, e che dev'essere rettificata nel seguente modo:

Secondo la Convenzione suppletoria del 5 maggio 1879, l'Impresa Favre si è obbligata a restituire entro il 15 ottobre 1881 la somma anticipata dalla Ferrovia del Gottardo per la costruzione delle installazioni del tunnel. Qualora l'Impresa non adempisse questa condizione, la Società è autorizzata a pagarsi mediante l'alienazione di titoli della cauzione depositata. Così dispone la Convenzione.

In seguito ad infruttuose sollecitazioni per il pagamento di questa anticipazione, la Direzione della Ferrovia del Gottardo ha citato l'Impresa debitrice a Lucerna, dove essa ha eletto, fino dall'anno 1872, il suo domicilio legale. Contemporaneamente venne notificato all'Impresa che la Ferrovia del Gottardo intendeva far uso del proprio diritto, alienando dei titoli della cauzione.

L'Impresa Favre, come venne detto più sopra, ha interposta opposizione all'operato della Ferrovia del Gottardo.

— Come venne più volte annunciato, col 1.o giugno prossimo sarà aperta al pubblico servizio l'intiera linea del Gottardo. Secondo la *Grenzpost*, la partenza dei treni direttissimi verso l'Italia avrà luogo in Basilea alle ore 7.15 del mattino ed alle ore 7.45 di sera; la partenza da Lucerna avrà luogo alle ore 10 del mattino ed alle ore 10.45 di sera. L'arrivo in Milano avverrà alle 7.40 di sera ed alle 8.20 del mattino.

Questi treni saranno composti solo di vagoni di 1ª e 2ª classe. Il prezzo del viaggio Lucerna-Milano (via Lugano) è di fr. 26.05 in 2ª classe per i treni diretti; in 3ª classe da Lucerna fino a Chiasso fr. 15.40, e da Chiasso a Milano fr. 2.95. Per tutti i convogli le vetture percorreranno direttamente la linea Basilea-Chiasso, e possibilmente si spingeranno anche fino a Milano.

— Un telegramma da Berna, 25, reca:

Programma, non però definitivo, della grande festa per la inaugurazione del Gottardo. Il primo treno partirà da Milano per Bellinzona, ove saliranno i membri del Governo ticinese ed una deputazione del Gran Consiglio. Essi troveranno ad Altorf il Governo ed una deputazione di Uri e Lucerna, le Autorità federali e le Autorità dei Cantoni che accordarono una sovvenzione per la linea, ed i rappresentanti del Governo tedesco. Tutti ritorneranno a Lucerna, e quindi a Milano. Ogni cosa è preparata per una brillante inaugurazione.

Stazione di Chiasso — Leggiamo nel *Corriere del Verbano*, del 22:

È stato ultimato il grande fabbricato della Stazione internazionale di Chiasso, che deve servire per le Dogane svizzere ed italiane, magazzeni merci, posta, telegrafo, polizia, ed Ufficii delle Strade ferrate del Gottardo e dell'Alta Italia.

Il fabbricato fu eretto sul territorio svizzero, ma vicino al confine. Per facilitare le relazioni tra Chiasso e l'Italia, è stato deciso che il terreno sul quale giace questa Stazione sia considerato neutro, dimodochè una lettera impostata all'Ufficio postale di Chiasso paghi la medesima tassa degli Uffizii postali d'Italia.

Ferrovie francesi — Il Ministro dei lavori pubblici autorizzò la Compagnia delle ferrovie del Nord-Est ad aprire all'esercizio la linea da Chauny ad Anizy. La lunghezza della nuova linea è di m. 18,160.

Ferrovie belghe — Il *Monit. des intér. matér.* annuncia che per la stagione di estate, cioè col 15 maggio o 1° giugno p. v, sarà attuato un nuovo servizio diretto tra Parigi e Bruxelles.

Un treno celerissimo partirà da Bruxelles a 7 ore ant., e dopo 5 ore e mezzo di viaggio, giungerà a Parigi a mezzo dì e mezzo. Il ritorno si farà da Parigi a 6 ore pom., e giungerà a Bruxelles alle 11 1/2

Il giornale aggiunge che, se le riduzioni di tariffa offerte dalla Compagnia ed esposte dal Ministro dei lavori pubblici alla Commissione parlamentare vengano adottate, i trasporti a grande velocità saranno diminuiti di quasi un terzo.

I piani d'un materiale speciale per codesto treno celerissimo sono pressocchè compiuti: treno a corridoio, con gabinetti da toilette e lettura, buffet, ecc.

Ferrovie tedesche. — Il 18 corrente, la Camera dei deputati di Prussia ha adottato in terza lettura, e senza modificazione, il progetto di legge concernente il passaggio di alcune strade ferrate allo Stato, conformemente alle decisioni prese nella seconda discussione. La legge, nel suo complesso, venne votata, per appello nominale, con 243 voti contro 107.

Ferrovie austro-serbo-bulgaro-turche. — Un telegramma da Vienna, 28, reca:

La Conferenza a quattro approvò ad unanimità tutti gli articoli della Convenzione ferroviaria da stipularsi fra i quattro Stati. Restano alcuni punti riservati, che saranno regolati fuori della Conferenza.

Ferrovie rumene. — Dacchè la Dobrucia fu annessa alla Rumania, si trattò a Bukarest di riscattare, dalla Compagnia inglese che la possiede, la ferrovia da Cernavoda a Kustendje, di allacciarla a Bucarest per mezzo di un ponte sul Danubio, e di fare di Kustendje un vero porto. Dopo lunghi negoziati, il progetto di riscatto venne alla Camera dei deputati, e la somma offerta alla Compagnia era di 12 milioni e mezzo di lire.

Il 15 marzo, la questione fu discussa in Senato, il quale ha aumentato di quattro milioni la somma offerta alla Compagnia. È però da notare che questa dapprincipio ne aveva domandati 23 e poi 17, allegando l'importanza nazionale della linea e la possibilità di tramutare, per essa, Kustendje in una Marsiglia della Rumania.

Rimarranno tuttavia da fare grandi spese per approfondire il porto di Kustendje, per costruire un ponte sul Danubio, e per stabilire il congiungimento tra la linea

ferrata della riva destra e quella della riva sinistra. — Il progetto doveva tornare alla Camera, che ne deciderà definitivamente.

Ferrovie in Serbia — In conseguenza del fallimento dell'*Unione Generale* di Parigi, assuntrice di una gran parte delle linee ferroviarie della Serbia, i lavori di costruzione delle medesime, già interrotti, dovranno forse essere totalmente sospesi.

Il nostro Ministero dell'interno ha perciò interessati i Prefetti a provvedere che, a mezzo dei Sindaci, vengano consigliati gli operaj, che avessero intenzione di recarsi in Serbia per trovarvi una lucrosa occupazione, a non partire se non quando saranno certi che i detti lavori non verranno sospesi, come, pur troppo, si ha motivo a ritenere che accada.

Ferrovie e tramways olandesi. — Scrivono da Amsterdam al *Journal des Dèbats*, del 21 corrente:

Il *Giornale Ufficiale* ha pubblicato una interessante statistica delle linee ferroviarie, dalla quale risulta che le diverse strade ferrate esercìte durante l'anno 1881 avevano una lunghezza totale di 1,867,504 metri, e che il loro materiale circolante constava di 449 locomotive, 1298 vagoni da viaggiatori e 6509 vagoni per merci e bestiame.

I viaggiatori trasportati furono in numero di 14,537,870.

Il totale delle merci spedite per ferrovia fu di 5,429,107 tonnellate.

Gli introiti poi ammontarono alla complessiva somma di fiorini 21,264,781 e 20 centesimi, cioè fiorini 11,641,405 e 81 centesimi per trasporto di viaggiatori, e fiorini 9,623,379 e 39 centesimi per trasporto di merci e bestiame.

In quanto poi ai *tramways*, le linee esercìte nel 1881 avevano una lunghezza totale di 124,346 metri, di cui 101,566 erano percorse da cavalli, e 14,758 da locomotive.

Durante il 1881, i *tramways* trasportarono 13,473,941 persone e 17,838 tonnellate di mercanzie.

Ferrovie spagnuole — Dal 10 aprile p. v. sarà attuato un nuovo servizio combinato tra le linee portoghesi e spagnuole, mercè il quale si potrà andare direttamente da Lisbona a Parigi, senza fermarsi a Madrid. Partendo da Lisbona alle ore 5 di sera, p. es., si arriverà a Parigi il 3° giorno alle ore 5 del mattino, cioè in 60 ore per un percorso di 2,103 chil.

Da Parigi il treno partirà alle ore 8 1\|4 di sera, e guadagnerà un giorno.

Disastro in America — Un telegramma da New York, in data 23 corrente, annuncia che un convoglio di viaggiatori sviò, a 20 miglia dalla Stazione di Bismarck, sulla linea del Northern Pacific.

Il convoglio era carico esclusivamente di operaj. Si contano 8 morti e 22 feriti.

Notizie Diverse

Esposizione generale italiana in Torino.— Sabato scorso, alle 2 pomeridiane, in una delle sale terrene del palazzo Carignano, riunivasi il Comitato generale dell'Esposizione.

Il presidente, principe Amedeo duca d'Aosta, accompagnato dal sindaco conte Ferraris, veniva accolto con unanimi e prolungati applausi dall'assemblea numerosa.

Poscia il conte Ferraris, quale presidente del Comitato esecutivo, ricordate le glorie di Casa Savoia, l'amore di essa per le arti, e la costruzione dello stesso Palazzo Carignano, dichiarava aver avuto da S. A. R. l'onorifico incarico di dirigere la discussione, che il Principe desiderava fosse libera ed ampia.

Il segretario Sineo leggeva quindi il verbale della precedente seduta; e l'on. Villa, vice-presidente del Comitato esecutivo, faceva la relazione del lavoro del Comitato stesso. Rammentava come, tre mesi or sono, alcuni cittadini concepissero l'idea dell'Esposizione, la quale ha incontrato il plauso ed il favore di tutta Torino.

Accennava al concorso d'ogni ordine di cittadini, a quello del principe Amedeo, che accettò d'essere presidente del Comitato, a quello degli esercenti e degli Istituti di credito, ed alle principali disposizioni dello statuto già approvato.

Le somme sottoscritte ammontano finora a L. 2,069,300 in azioni, a L. 542,958.10 a fondo perduto, di cui 534,000 votate dal Consiglio municipale: in tutto L. 2,613,259.10.

I versamenti fatti in pochi giorni ascendono a L.264.710.

Mostrava l'on. Villa come, per attirare gli espositori, si siano costituite le Giunte locali e distrettuali; ed indicati i membri della Giunta distrettuale di Torino, esponeva come la Commissione tecnica ed artistica, il Comitato esecutivo, la Giunta ed il Consiglio comunale avessero scelta la località del Valentino per l'Esposizione, la quale richiederà per lo meno 80,000 metri quadrati di superficie coperta.

Ricordando i sussidii che il Governo intendeva dare alle Esposizioni che si volevano qui tenere nel 1869 per l'apertura del Fréjus, e nel 1875, manifestava la speranza che il Governo non vorrà venir meno al debito suo. Ne sono arra l'alto patrocinio del Re ed il favore della Nazione.

La relazione dell'on. Villa, accolta con applausi, terminava proponendo che alcune altre ragguardevoli persone fossero chiamate a far parte del Comitato generale.

L'on. Ferraris proponeva poscia, e l'assemblea accettava unanime, l'invio a S. M. il Re del telegramma seguente:

« *A. S. M. il Re — Roma.*

« L'adunanza del Comitato generale della Esposizione italiana in Torino rende novelle grazie a Vostra Maestà, per avere esaudito la preghiera di accettare l'alto patronato della Esposizione, e ne terrà sicuro augurio che la Nazione risponderà ognora al vostro esempio

« AMEDEO DUCA D'AOSTA. »

Il Comitato esecutivo proponeva in fine, e l'adunanza approvava i nomi dei 32 signori da aggregare al Comitato generale, tra cui i sindaci ed i presidenti delle Camere di commercio delle primarie città italiane, i presidenti di parecchi Stabilimenti industriali, ecc.

— S. M. rispondeva poi col seguente telegramma:

» *A. S. A. R. il Duca d'Aosta — Torino.*

« Ti ringrazio dei sentimenti che mi esprimi a nome della adunanza generale della Esposizione italiana in Torino. Sono certo che la Nazione compirà i nostri voti ».

« UMBERTO ».

Lavori d'ampliamento a Torino — Nella seduta del 27, il Consiglio comunale di Torino discusse sui progetti di prolungamento della via Rossini, del ponte sulla Dora, e modificazione di parte del piano d'ingrandimento della città oltre Dora.

Il Sindaco, dopo aver ricordati i progetti escogitati anteriormente per l'ampliazione di quella parte della città, riferì come i proprietarii della sinistra della Dora hanno chiesto di assumersi la fabbricazione di quella regione, nonchè la costruzione di un ponte a travate in ferro oltre il prolungamento della via Rossini, ponte che importerebbe la spesa di L. 65,000; obbligandosi inoltre di dare al Municipio l'area per il detto prolungamento di via Rossini sino all'incontro del ponte, e chiedendo in ricambio dal Municipio il sussidio di L. 32,000 da pagarsi in due rate.

La Giunta propose l'accoglimento della domanda, e messa ai voti la proposta, venne approvata dal Consiglio.

Stabilimento siderurgico. — Fra le proposte votate nell'ultimo Consiglio delle miniere, vi fu quella di trovar modo di creare in Italia un grande Stabilimento siderurgico.

L'on. Berti, accogliendo favorevolmente la proposta del Consiglio delle miniere, inviava non ha guari una memoria, in forma di Circolare, ai suoi colleghi della guerra, della

marina, dei lavori pubblici e delle finanze, per interpellarli se credessero opportuna o no la creazione del suddetto grande Stabilimento, di cui i Ministeri dei lavori pubblici, della guerra e marina potrebbero avere il maggiore bisogno, e quello delle finanze dovrebbe interessarsene come amministratore delle miniere dello Stato.

La detta Circolare propone il problema sotto un duplice aspetto: o opificio dello Stato, ovvero opificio privato, con la garanzia di un *minimum* di commissioni annue da parte dello Stato.

Sebbene il Ministero delle finanze non abbia ancora risposto, tuttavia si sa che sono tutti favorevoli al progetto, nel senso però che l'opificio fosse libero, con la garanzia di un certo lavoro da parte dello Stato.

Circa il luogo dove dovrebbe sorgere l'opificio, nulla si sarebbe deciso, e verrebbe stabilito soltanto in seguito ad un accordo fra i Ministri della guerra e della marina.

Un canale dal Ceresio. — È una questione da tanto tempo dibattuta, quella della derivazione di un canale agricolo-industriale dal Ceresio, ma incontrò sempre gravi difficoltà; ora però la si mette ancora avanti dall'ingegnere Boschi, con un progetto che presenta molte probabilità E se il Municipio di Como, a cui il progettato canale passa a breve distanza e molto elevato sul piano, lo appoggia moralmente e finanziariamente, questo canale potrebbe fornire una forza di parecchie centinaia di cavalli, e le piccole officine, specialmente per l'industria delle sete, principale in quella provincia, ne ritrarrebbero certo immensi vantaggi.

Società industriali ed istituti di credito. — Con R. Decreto del 5 corr. (*Gazz Uff.* del 21), la Società francese, anonima per azioni nominative, sedente in Parigi col titolo: *Le Monde, Compagnie d'assurances à primes fixes contre les accidents*, col capitale nominale di 5 milioni di fr., divisi in 10,000 azioni da 500 fr. ciascuna, è abilitata ad operare nel Regno, con domicilio a Milano, avendo destinato per le operazioni in Italia la somma di fr. 500,000, e fatto il deposito della cauzione relativa in L. 9,000 di rendita italiana, Consolidato 5 0[0.

— Con altro R. Decreto di egual data (*Gazz. Uff.* del 25), la Società anonima per azioni, sedente in Venezia col titolo di *Cotonificio Veneziano*, col capitale nominale di 10,000,000 di lire, diviso in 40,000 azioni da L. 250 ciascuna, e colla durata di anni 30 decorrendi dalla data del presente decreto, è autorizzata, e n'è approvato lo Statuto con modificazioni.

Nomina. — Nella seduta straordinaria del 22 corrente, il Consiglio superiore della Banca Nazionale nel Regno d'Italia ha nominato, all'unanimità, Direttore generale della Banca, il comm. Giacomo Grillo, già segretario generale sotto il compianto Direttore Bombrini.

Servizio dei pacchi postali coi Paesi Bassi. — La Direzione generale delle poste ha pubblicato:

A cominciare dal primo del prossimo aprile, l'Amministrazione delle poste dei Paesi Bassi attuerà il servizio internazionale dei pacchi postali senza dichiarazione di valore, secondo la Convenzione conclusa a Parigi il 3 novembre 1880.

Il cambio dei pacchi postali fra l'Italia ed i Paesi Bassi sarà quindi effettuato alle stesse condizioni stabilite per gli altri Stati circa il peso, il volume, le dimensioni, ecc.

La tassa di francatura, da pagarsi anticipatamente, è fissata a lire 2.25 per ogni pacco, il quale deve portare l'indicazione della provincia cui appartiene il paese di destinazione, ed essere accompagnato da tre dichiarazioni in Dogana, scritte in lingua francese.

Non si accettano pacchi che per le località dei Paesi Bassi ammesse al servizio, un elenco delle quali trovasi presso tutti gli Ufficii postali del Regno.

La spedizione avrà luogo esclusivamente per la via di Ala, per mezzo delle Amministrazioni austriaca e germanica.

Tutti gli Uffizii del Regno autorizzati al servizio dei pacchi accetteranno dal 1° aprile quelli diretti nei Paesi Bassi, alle condizioni sopra stabilite.

Tariffe telegrafiche. — La mattina del 25 corr. s'è adunata a Roma la Commissione per l'esame del progetto di legge sulla riduzione della tariffa telegrafica (che abbiamo già riferito), ed ha nominato a presidente l'on. Solidati ed a relatore l'on. Massari.

S'è poi rinviata ogni deliberazione, invitandosi il ministro Baccarini a fornire schiarimenti sull'abolizione delle ricevute e sulla riduzione dei prezzi pei dispacci ai giornali.

Ufficii telegrafici. — Il 20 corrente la Stazione ferroviaria di San Giuliano del Sannio, (provincia di Campobasso) ha attivato il servizio telegrafico pel Governo e pei privati, limitando il recapito dei telegrammi al recinto della Stazione; ed il 21, la Stazione ferroviaria di Ariano di Puglia (provincia di Avellino) ha attivato il servizio telegrafico pel Governo e pei privati.

Il telegrafo nella Cina — Fu aperta la prima linea telegrafica cinese fra Tientsin e Sciangai. Questo è certo un grande avvenimento nell'Impero celeste, dove, pochi decennii fa, nessuno avrebbe pensato alla possibilità dell'attivazione di comunicazioni telegrafiche.

La Società, che ha aperto la linea, ha deliberato di trasmettere gratuitamente i telegrammi per un mese, affinchè i negozianti indigeni, che difficilmente sanno risolversi a spendere qualche dollaro senza avere in vista un immediato vantaggio, siano incoraggiati a valersi del telegrafo senza spesa, e ne riconoscano in tal modo l'utilità pratica.

Esposizione di macchine navali e sottomarine a Londra. — Dal 10 al 20 aprile prossimo sarà aperta in Londra, nell'*Agricultural Hall*, una nuova Esposizione di macchine navali, d'ingegneria di marina, d'illuminazione sottomarina, di apparecchi e strumenti di salvataggio e di costruzioni ed equipaggiamento di navi. Alle più recenti invenzioni sono destinati dei premii, fra i quali uno di 100 ghinee al miglior mezzo di salvataggio in casi di naufragio, ed un altro di 50 ghinee a quello in relazione a scopi di marina. Un gran serbatoio d'acqua vi sarà destinato per provare i varii sistemi di invenzione e di palombaro, tanto naturali, che meccanici, praticati nei diversi paesi; e si prevede che l'Esposizione stessa riuscirà interessante e molto istruttiva. Durante l'Esposizione, si terranno anche discorsi sopra l'architettura navale, la meccanica ed altri soggetti affini.

Per informazioni dirigersi al sig. Samson Barnett, 4, Westminster Chambers, London.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

La speculazione fu morta, nella scorsa settimana, riguardo ai valori ferroviarii, e le poche transazioni, alle quali diedero luogo, bastano appena ad accertarne i corsi. Le Azioni Meridionali si aggirarono sul 460 circa; le Obbligazioni, per qualche richiesta, diedero il prezzo di 279.25 a 279.50; i Boni rimasero nominali a 545. E nominali possono ritenersi le Palermo-Trapani, prima emissione, a 280; la seconda emissione, a 274.50; le Pontebbane a 443; le Sarde A a 277.50; la serie B a 274.50; le nuove a 278.50. Le Azioni Ferrovie Romane, meno trascurate del solito, trovarono danaro a 148 e 151.

A Parigi, le Lombarde si tennero piuttosto in buona vista, e vennero negoziate a 313.75 ed a 310; le Obbligazioni a 279; le Vittorio Emanuele a 277 e 275; le Azioni Romane a 142 e 145; le Obbligazioni relative a 265 e 262.

CONVOCAZIONI

Italia. — Società di assicurazioni marittime, fluviali e terrestri in Genova. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 8 aprile p. v. in Genova, sede sociale (piazza delle Scuole Pie, 10), per la relazione del Consiglio d'amministrazione sulle operazioni sociali, per approvazione del bilancio 1881 e relativo dividendo, e per la nomina di consiglieri e censori pel 1882.

Società anonima della Ferriera Masson (*in Colle di Val d'Elsa*). — Gli azionisti sono convocati in adunanza generale ordinaria pel giorno 27 aprile p. v. in Livorno, sede sociale (S. Giovanni, 1), per l'approvazione del bilancio 1831 e relativo dividendo, per determinazione delle medaglie di presenza ai consiglieri, e per la nomina di consiglieri pel 1882.

Ferrovia Torino-Ciriè-Lanzo — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 27 aprile p. v. in Torino (Palazzo municipale), per la relazione del Consiglio d'amministrazione e dei revisori, per l'approvazione dei conti consuntivo 1881 e preventivo 1882, e per la nomina di consiglieri e revisori pel 1882.

Società generale per le ferrovie complementari — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 27 aprile p. v. in Roma, sede sociale (piazza Venezia, 5), per la relazione del Consiglio d'amministrazione e dei censori, per l'approvazione del bilancio 1881, per deliberazione sulle medaglie di presenza ai consiglieri, e sulla retribuzione ai censori, per modificazioni allo statuto sociale, e per la nomina di consiglieri e censori pel 1882.

Società delle Ferriere italiane — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 28 aprile p. v. in Roma, sede sociale (via Plebiscito, 107), per la relazione del Consiglio d'amministrazione e dei censori sul bilancio 1881 e relative deliberazioni, per fissazione delle medaglie di presenza ai consiglieri, e per la nomina di consiglieri e censori pel 1882.

Società della ferrovia privata marmifera di Carrara — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 29 aprile p. v. in Firenze, sede sociale (via Ginori, 6), pel rapporto del Direttore, a nome del Consiglio, sugli affari sociali, pel rapporto dei sindaci, per approvazione del bilancio 1881, e per la nomina di 5 consiglieri.

DIVIDENDI E PAGAMENTI

Ferrovia Sicula-Occidentale. — Palermo-Marsala-Trapani — Dal 1° aprile p. v. si pagheranno agli obbligazionisti i cuponi scadenti col detto giorno, presso i sigg. U. Geisser e C. in Torino (via Finanze, 13).

Banca Generale — Dal 5 aprile p. v., si pagherà agli azionisti il dividendo di L. 11 per azione: in Roma, presso la sede centrale della Banca; in Firenze, Milano e Trieste, presso i banchieri autorizzati.

Avvisi d'Asta

Il 3 aprile p. v., presso il Municipio di Alessandria, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione delle rampe d'accesso al cavalcavia presso la Stazione ferroviaria di detta città, per il presunto importo di L. 54,058 pei movimenti di terra, e di L. 19,839.27 per le opere d'arte. Deposito interinale lire 5,000, cauzione definitiva L. 11,000, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Torino, si accettano le offerte di ribasso, non inferiori al ventesimo, per l'appalto della costruzione di una cisterna, di una latrina e di tettoie nel baraccamento del poligono di Lombardore, sul prezzo di L. 29,000, ribassato del 2.50 per cento nel precedente incanto. Lavori da eseguire entro 150 giorni dalla consegna. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Sino al mezzodì del 4 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Campobasso, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della novennale manutenzione di varii tronchi di strade provinciali, della complessiva lunghezza di chil. 125, in diminuzione dell'annuo prezzo unitario di L. 414 al chil., così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito cauzionale L. 5,000, oltre L. 1,800 per le spese d'asta e contratto.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Genova, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di strada rotabile fra il forte di Altare ed il monte Burot, lavori di spianamento e costruzione di cisterna, per la complessiva somma di L. 42,300. Lavori da eseguire entro 150 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 4,300, in contanti o rendita D. P.

— Il 7 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma, e presso la Prefettura di Potenza, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della manutenzione (dal 1° aprile 1882 al 31 marzo 1891) del tronco della strada nazionale da Sapri per Moliterno alla marina di Montalbano, compreso fra la Stazione ferroviaria di Scanzano e la Collata di Malabocca, della lunghezza di m. 25,508.25, in diminuzione dell'annua somma di L. 10,650.50, così ridotta pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 700, cauzione definitiva eguale alla metà dell'annuo canone deliberato, ambedue in numerario o rendita D. P.

— L'8 detto mese, presso la Direzione del Genio militare di Torino, si terrà un'asta per la costruzione di una scuderia nel poligono di Lombardore, per l'importo di L. 20,000. Lavori da eseguire entro 120 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 2,000 in contanti o rendita D. P.

— Il 10 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Reggio Calabria, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della manutenzione (dal 1° aprile 1882 al 31 marzo 1891) del tronco della strada nazionale delle Calabrie, compreso fra le traverse di Bagnara e di Reggio, della lunghezza complessiva di m. 27,318, in diminuzione dell'annua somma di L 10,064.84, così ridotta pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 2,000, cauzione definitiva eguale alla metà dell'annuo canone deliberato, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria del Laboratorio di precisione di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di chilog. 1,800 di ottone diverso in bandelle, e di chilog. 4,000 di tombak in lamiera, per il complessivo importo di L. 16,400. Consegna entro 40 giorni. Deposito cauzionale L. 1700 in contanti o rendita D. P.

— Il 12 detto mese, presso il Municipio di Genova, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della manutenzione quadriennale delle pavimentazioni stradali, condotti ecc., nelle frazioni suburbane, per l'annua somma di L. 54,000. Deposito cauzionale L. 6,000, oltre L. 2,000 per spese d'asta e contratto.

— Il 13 detto mese, presso il Municipio di Verrua Savoia (prov. di Torino), si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione di una Casa comunale, in diminuzione dell'importo di L. 11,346.80, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro settembre 1882. Deposito cauzionale eguale al decimo del prezzo di delibera in rendita D. P., o cauzione solidaria di persona idonea e benevisa al Municipio.

Appalti deliberati.

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto, per conto delle Ferrovie Meridionali, la costruzione del ponte S. Giuliano (linea Benevento-Campobasso).

G. PASTORI *Direttore-proprietario, responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

PRODOTTI APPROSSIMATIVI MENSILI

di febbraio 1882
e confronto coi definitivi di febbraio 1881.

	1882	1881	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio	3.571	3.567	4	—
Media in esercizio	3.571	3,567	4	—
Viaggiatori	2,761,548.15	2,691,781.12	69,767.03	—
Bagagli e cani	110,297.90	104,507.18	5,790.72	—
Merci a grande velocità	764,849.71	691,219.98	73,629.73	—
Merci a piccola velocità	4,521,122,60	4,375,193.53	145,929.07	—
Totale dei prodotti ferroviari	8,157,818,36	7,862,701.81	295,116.55	—
Navigazione sul lago di Garda	8,674.50	7,903.60	770.90	—
Totale del mese	8,166,492.86	7,870,605.41	295,887.45	—
PRODOTTI *dal* 1° *gennaio al* 28 *febbraio.*				
Viaggiatori	5,571,221.60	5,153,336.84	417,884.76	—
Bagagli e cani	220,198.49	197,010.00	23,188.49	—
Merci a grande velocità	1,431,176.91	1,392,617.73	38,559.18	—
Merci a piccola velocità	8,922,056.90	8,228,250.96	693,805.94	—
Totale dei prodotti ferroviari	16,144,653.90	14,971,215.53	1,173,438.37	—
Navigazione sul lago di Garda	14,693.05	13,988.25	704.80	—
Totali dal 1° gennaio	16,159,346.95	14,985,203.78	1,174,143.17	—

PRODOTTI per chilometro *(esclusa la navigazione)*

	1882	1881	DIFFERENZA in confronto col 1881	Per cento
Prodotti del mese di febbraio	2,284.46	2,204.29	+ 80.17	+ 3.64
Prodotti totali	4,521.05	4,197.14	+ 323.91	+ 7.72

Strade Ferrate Meridionali

9ª Settimana. — *Dal* 5 *all'*11 *marzo* 1882.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Rete Adriatica e Tirrena			
Prodotti settimanali 1882	1,539.—	418,384.36	271.85
Settimana corrisp. nel 1881	1,446.—	505,612.30	349.66
Differenze nei prodotti della settimana 1882	+ 93.—	— 87,227.94	— 77,81
Introiti dal 1° gennaio 1882	1,486.33	4,204,558.63	2,818 82
Introiti corrisp. nel 1881	1,446.—	4 310,286.97	2,980 83
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1882	+ 40.33	+ 105,728.34	— 162.01
Rete Calabro-Sicula			
Prodotti settimanali 1882.	1,324.—	238,123.83	179.85
Settimana corrisp. nel 1881.	1,285.—	203,387.17	158.28
Differenze nei prodotti della settimana 1882	+ 39 —	+ 34,736.66	+ 21,57
Introiti dal 1° gennaio 1882.	1,324.—	2,183,200.44	1,648.94
Introiti corrisp. nel 1881	1,268.70	2,192,094.15	1,725.60
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1882	+ 55.30	— 8,893.71	— 76.66

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di febbraio 1881
(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	25,033,32	8,900,49	6,695,23
Piccola Velocità	6,862,50	281,62	3,628,83
Totali	31,895,82	9.182,11	10,324,06

Strade Ferrate Romane

3ª Settimana — *Dal* 15 *al* 21 *gennaio* 1881.
(colla deduzione dell'Imposta Governativa.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana	1,681	532,958.37	16,531.80
Settimana corrisp. del 1880.	1,681	528,508.55	16,393.77
Differenza in più	—	—	—
Differenza in meno	—	4,449.82	138.03
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 31 dicembre 1881	1,681	1,521,364.91	15,730.38
Periodo corr. 1880	1,681	1,528,887.25	15,808.15
Aumento	—	—	—
Diminuzione	—	7,522.34	77.77

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti del mese di ottobre 1881.

QUALITA' DEI TRASPORTI	LINEA VICENZA-SCHIO Importo	LINEA TREVISO-VICENZA e PADOVA-BASS. Importo	LINEA CONEGLIANO-VITTORIO Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori	14,299.64	51,409.00	5,913.68	71,652.32
Bagagli e cani	166.33	1,018.63	203.94	1,388.90
Merci a grande vel.	1,144.58	6,381.97	551.77	8,078.32
Merci a piccola vel.	10,269.76	32,576.12	4,697.20	47,543.38
Introiti diversi	506.83	950.42	407.47	1,864.72
Totale	26,387.14	92,336.44	11,804.06	130,527.64

ANNUNZI

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE

STRADE FERRATE MERIDIONALI

Si notifica ai Signori Portatori d'Obbligazioni di questa Società che la

Cedola di L. 7.50

maturante al 1° Aprile p. v., sarà pagata sotto deduzione della tassa di ricchezza mobile e di liquidazione.

a *Firenze*	presso	la Cassa Centrale	L.	6.30
» *Ancona*	»	id. dell'Esercizio	»	6.30
» *Napoli*	»	id. id.	»	6.30
» *Livorno*	»	Banca Nazionale nel Regno d'Italia	»	6.30
» *Genova*	»	Cassa Generale	»	6.30
» *Torino*	»	Società Generale di Credito Mobiliare Italiano	»	6.30
» *Roma*	»	id. id.	»	6.30
» *Milano*	»	il sig. Giulio Bellinzaghi	»	6.30
» *Venezia*	»	i signori Jacob Levi e Figli	»	6.30
» *Palermo*	»	I. e V. Florio	»	6.30
» *Ginevra*	»	Bonna e Comp.	Fr.	6.30
» *Parigi*	»	la Società Generale di Credito Industriale e Commerciale	»	6.30
» *Bruxelles*	»	Banca di Parigi e dei Paesi Bassi	»	6.30
» *Berlino*	»	il sig. Meyer Cohn	»	6.30
» *Francoforte s/m*	»	B. H. Goldschmidt	»	6.30
» *Amsterdam*	»	la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi	Fior.	2.96
» *Londra*	»	i sigg. Baring Brothers e C.	L. st.	0.5.1/2

NB. Onde riscuotere le Cedole (*coupons*) all' estero, è indispensabile che i portatori delle medesime presentino contemporaneamente le corrispondenti Obbligazioni, ovvero dichiarino che le Obbligazioni dalle quali furono staccate le Cedole appartengono a Portatori domiciliati nello Stato ove le Cedole si riscuotono e ciò nelle forme prescritte dal Governo Italiano per il pagamento della Rendita dello Stato.

Firenze, 24 *Marzo* 1882.

La Direzione Generale.

Estratto dalla *Gazzetta Ufficiale* del 24 Marzo 1882, Num. 71.

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO.

Col già fatto pagamento degli interessi semestrali scaduti il 1° gennaio 1882 restano esauriti i primi 40 cuponi delle Obbligazioni Serie *C* e *D*, ossia D_1 delle *Strade Ferrate Livornesi.*

Perciò l'Amministrazione delle Strade Ferrate Romane, dopo aver presi gli opportuni accordi col Regio Governo, ha determinato di corredare le dette Obbligazioni di un nuovo foglio di n. 40 cuponi, da valere per la riscossione degli interessi semestrali per le scadenze dal 1° luglio 1882, (cupone n. 41) al 2 gennaio 1902 inclusive (cupone n. 80). Ciascun cupone porterà impresso nel lato sinistro un bollo a secco circolare con la leggenda: *Strade Ferrate Livornesi*, e lo stemma di quella Società.

Rimane inteso, che, esauriti anche questi nuovi cuponi, ne verrà fornita ai portatori delle Obbligazioni, che rimarranno vigenti una nuova serie per altri 20 anni; e ciò fino a che tutte le Obbligazioni non siano state ammortizzate.

Per ottenere il nuovo foglio di cuponi i portatori delle Obbligazioni delle specie summentovate dovranno attenersi alle seguenti norme, cioè:

1° Depositare le Obbligazioni presso la Direzione generale delle Strade Ferrate Romane (Uffizio Titoli) in Firenze, Piazza Vecchia di Santa Maria Novella, n. 7.

2° Questi depositi potranno farsi nei giorni di *lunedì*, *mercoledì*, *giovedì* e *venerdì* di ogni settimana, purchè non festivi e non cadenti nel 10 e 25 di ciascun mese, dalle ore 10 antim. alle ore 3 pom. dal dì 27 del corrente mese fino a nuovo diverso avviso.

3° I possessori delle Obbligazioni, o loro incaricati, presenteranno alla Direzione generale le cartelle a foglio spiegato, disposte per ordine numerico progressivo, dal più basso al più alto, ed accompagnate da una nota o *distinta* speciale, per ogni serie di Obbligazioni, che resterà nelle mani del capo dell'Uffizio Titoli, nella quale dovranno essere segnati con la massima chiarezza i numeri d'ordine e la quantità totale delle suddette Obbligazioni; questa nota o *distinta* conterrà pure l'indicazione del domicilio del presentatore, e dovrà essere da esso firmata di proprio pugno e carattere.

Saranno perciò tenute a disposizione dei possessori di Obbligazioni, i quali volessero profittarne, le module stampate per le anzidette note.

4° Contate le Cartelle, e riscontrata la esattezza dei rispettivi numeri, il capo del suddetto Uffizio rilascierà al presentatore delle medesime un *riscontro* da esso firmato e con bollo a secco della Società, nel quale sarà indicato quanto appresso, cioè:

a) Il nome e cognome del depositante;

b) la quantità e la serie delle Obbligazioni depositate;

c) La data del rilascio del *riscontro* stesso;

d) Il giorno (*martedì* o *sabato*) in cui, previo ritiro per parte dell'Uffizio Titoli di detto *riscontro* munito di ricevuta del depositante, potranno essere restituite le Obbligazioni già corredate dei rispettivi nuovi fogli di cuponi.

5° Sarà cura dei depositanti lo effettuare nell'atto del ritiro delle Cartelle i convenienti riscontri; eseguito il ritiro stesso non si ammetteranno reclami di sorta intorno alla quantità, qualità, ecc. delle Cartelle ritirate.

6° A traverso la linea di congiunzione delle Cartelle coi rispettivi fogli di cuponi, verrà impresso un bollo a secco di forma circolare colla leggenda seguente:

Firenze, 22 *Marzo* 1881.

Visto — Dal Ministero del Tesoro
Roma, 29 Novembre 1881.
Il Direttore Generale del Tesoro
CANTONI.

Il Reggente la Direzione generale
C. BERTINA.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Trazione e del Materiale in TORINO, VERONA e MILANO.

Materiale		Quantità	
ACCIAIO vecchio in genere ed in lime di rifiuto	Chilogr.	54,000	circa
BRONZO in limatura e tornitura	»	27,000	»
CERCHI di ferro per carri e carrozze	»	400,000	»
CERCHI d'acciaio per locomotive e tenders	»	182,000	»
FERRO vecchio in pezzi grossi e minuti, lamerino, gratelle, e da lavoro	»	595,700	»
GHISA da rifondere	»	188,000	»
OTTONE da rifondere	»	44,000	»
RAME in limatura e tornitura e da rifondere	»	56,000	»
ZINCO da rifondere	»	25,000	»
ASSI montati per carri e carrozze fuori servizio, N. 160	»	90,000	»
Detti sciolti fuori uso a gomito	»	5,000	»
LEGNA in ritagli	»	60,000	»

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **4 aprile 1882.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 6 dello stesso mese alle ore 10 antimeridiane.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 20 giorni dalla data dell'aggiudicazione e pagati in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè i particolari della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di TORINO, GENOVA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA, FIRENZE e LUCCA e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 16 Marzo 1882.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO

SOCIETÀ R. RUBATTINO E COMP. DI GENOVA

Col 31 dicembre corrente le sottoindicate Casse sono incaricate di eseguire il pagamento della cedola n. 16, per il trimestre scadente il 31 di questo stesso mese, in

L. 15 oro per le Obbligazioni tipo oro, ed in

» 15 in moneta legale italiana per quelle create in detta moneta:

in *Firenze*, presso la sede della Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
» *Genova*, idem idem
» *Torino*, idem idem
» *Roma*, idem idem
» *Id.* » la Banca Generale.
» *Milano*, » la Banca di Credito Italiano.
» *Ginevra*, » i signori Bonna e Comp.;
» *Neuchâtel*, » i signori Pury e Comp.

N.B. Il pagamento a Ginevra ed a Neuchâtel delle L. 15 in moneta legale italiana, per le Obbligazioni create in detta moneta, sarà fatto al cambio che verrà giornalmente indicato presso gli stessi signori Bonna e Comp., e Pury e Comp.

Genova, 21 *Marzo* 1882.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA
DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall'ing. comm. **A. COTTRAU**

SEDE E DIREZIONE: Napoli, 24, Strada Medina

Opificio Meccanico in Castellammare di Stabia e Savona

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA è la SOLA Ditta Nazionale che abbia conseguito le *maggiori ricompense* alle ESPOSIZIONI MONDIALI di Vienna del 1873 e di Parigi del 1878 ossia le Medaglie al *Merito ed al Progresso a Vienna* ed una Medaglia *d'oro ed una d'argento a Parigi.*

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA ha assunto la esecuzione dal gennaio 1871 al corrente anno 1880 di ben *1004 Ponti metallici* e di ben *31,864* metri quadrati di *Tettoie*, ossia i *nove decimi* all'incirca di tutti indistintamente i lavori di simil genere eseguiti in Italia in detto periodo di tempo.

SOCIETÀ ITALIANA DI LAVORI PUBBLICI

A partire dal 1° prossimo mese di aprile, dalla Cassa della Società, via Bogino 20, si pagheranno L. 13 per Azione, contro rilascio dei vaglia N. 13 e 14 relativi all'Esercizio 1881.

L'AMMINISTRAZIONE.

CASA FONDATA NEL 1845

FONDERIA E FABBRICA DI MACCHINE

di ANDREA FAUSER e C. in GALLARATE

Indirizzo per telegrammi: FAUSER — GALLARATE

AVVISO

ai Signori Imprenditori di Strade e Ferrovie.

La Ditta **Fauser e C.** in **Gallarate** ha intrapreso quale sua specialità la fusione di **ruote in getto duro per vagonetti di sterramento.** Dette ruote (fuse in conchiglia) hanno una tempra speciale alla circonferenza che dà loro una durezza assai rimarchevole che impedisce il rapido consumo delle medesime.

FONDERIA E COSTRUZIONI IN FERRO

TORINO — VIALE STUPINIGI, 3

COURTIAL E C.IA

(Già Socio del fu cavaliere G. ROCHETTE)

Getti ghisa di qualunque genere, sino a 10 tonn. di peso eseguiti dietro modelli o disegni.

Costruzione di Materiale per Strade Ferrate, Tramvie e Imprese Costruttrici — Tettoie — Ponti — Ggru da pesi — Cavalletti per alzare locomotive — Gru idrauliche — Serbatoj in lamiera — Cancelli in ferro — Parapetti — Segnali a distanza — Vagonetti in ferro ecc. ecc. — Macchine varie.

D'OCCASIONE: Macchine fisse, locomobili, caldaie, e materiali vari.

UFFICIO SUCCURSALE

DEI GIORNALI

ITALIANI ed ESTERI

Torino, via Finanze, 31.

TORINO — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, Via Finanze, 13.

ANNO XV. Mercoledì 5 Aprile 1882. N. 14.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO.

STRADE FERRATE ROMANE

Regolamento per l'esercizio provvisorio governativo

(Continuazione e fine: v. n. 13).

CAPO SECONDO.

Comitato di sorveglianza.

Art. 14. Fra i membri del Consiglio d'amministrazione viene nominato dal Ministro dei lavori pubblici un Comitato di sorveglianza, composto di tre membri, il quale, oltre le speciali attribuzioni di che ai seguenti articoli, assiste e coadiuva il Direttore generale nell'esercizio delle sue funzioni.

Art. 15. Il Comitato si riunisce periodicamente e straordinariamente, coll'intervento del Direttore generale:

a) per deliberare intorno ai progetti di Capitolato, ed alla procedura da stabilirsi per ciascun acquisto o vendita;

b) per aprire, in concorso della Direzione generale, le offerte per le forniture e lavori;

c) per deliberare sulle proposte della Direzione, relative alla esecuzione delle spese stanziate ed approvate dal Consiglio, e per autorizzare, secondo le proprie competenze, le altre spese fino a L. 4,000; la vendita dei materiali fuori d'uso; e gli affitti di stabili, di Caffè, *buffets* e simili, quando la loro durata non sia maggiore di 3 anni;

d) pel preventivo esame e parere sul bilancio consuntivo da sottoporsi al Consiglio;

e) per esaminare le proposte che la Direzione generale intende sottomettere al Consiglio;

f) per dare il suo parere su tutte le questioni sottopostegli dalla Direzione generale.

Art. 16. Al Comitato spetta di eseguire le necessarie verificazioni alla Cassa centrale, e di custodire, per mezzo di uno dei suoi membri a turno mensile, una delle tre chiavi della Cassa stessa.

Art. 17. Tutti i mandati di uscita, per essere ammessi a pagamento, debbono portare il visto di uno dei membri del Comitato di sorveglianza.

CAPO TERZO.

Direttore generale.

Art. 18. La parte esecutiva delle deliberazioni del Consiglio d'amministrazione è affidata al Direttore generale, il quale è incaricato di dirigere, sotto la propria responsabilità, l'amministrazione e l'esercizio della rete.

Egli è coadiuvato, nel disimpegno delle sue attribuzioni, da un Vice-direttore, al quale potrà anche delegare la stipulazione dei contratti e la firma dei mandati di entrata e di uscita.

Sono sotto la dipendenza del Direttore generale e del Vice-direttore, oltre alla Segreteria della Direzione, gli Ufficii e Servizii di cui si compone l'Amministrazione centrale, cioè:

Ragioneria generale;
Ufficio legale e patrimoniale,
Cassa;
Magazzini;

e l'Esercizio propriamente detto, cioè:

Mantenimento e Sorveglianza;
Trazione e Materiale mobile;
Movimento e Traffico;
Telegrafo;
Servizio sanitario.

Il Direttore generale e il Vice-direttore sono nominati dal Ministro dei lavori pubblici, sentito il Consiglio d'amministrazione.

Art. 19. Il Direttore generale ha la rappresentanza legale

dell'Amministrazione di fronte ai terzi, e tiene la corrispondenza col Governo e con le pubbliche Amministrazioni.

Egli stipula, coll'autorizzazione del Consiglio di amministrazione o con riserva di questa, i contratti di ogni specie, e per ogni affare riguardante l'andamento e lo scopo dell'amministrazione.

Egli autorizza le piccole spese per forniture, lavori e per indennità relative ai trasporti, che non eccedono la somma di L. 1,000 ciascuna, salvo la convalidazione del Comitato di sorveglianza.

Art. 20. Spetta al Direttore generale:

a) di raccogliere dai diversi Servizii gli elementi necessarii per la compilazione del preventivo delle entrate e delle spese, da sottoporsi al Consiglio d'amministrazione;

b) di formulare le proposte da farsi al Consiglio per le opere e provviste occorrenti all'esercizio, e di quelle in conto capitale;

c) di sottoporre al Consiglio, per essere trasmesse al Ministro dei lavori pubblici, le situazioni mensili della Cassa centrale e le contabilità mensili dei diversi Servizii;

d) di provvedere al versamento delle eccedenze di cassa nelle Tesorerie dello Stato;

e) di prender parte alle verifiche della Cassa centrale in concorso del Comitato di sorveglianza, conservando una delle tre chiavi della Cassa stessa;

f) di preparare le proposte di modificazioni d'orario, ed i progetti di nuovi orarii, da trasmettersi al Ministero dei lavori pubblici, riferendone, in quanto occorra, al Consiglio d'amministrazione;

g) di studiare e proporre tutti i miglioramenti da introdursi nell'amministrazione e nell'esercizio;

h) di adempiere tutte quelle altre funzioni, che gli sono attribuite dai Regolamenti in vigore presso la cessata Amministrazione, e da quelli che venissero in seguito emanati.

Art. 21. In casi imprevisti e di assoluta urgenza, il Direttore generale ordina ed approva, sotto la sua responsabilità, le spese necessarie per mantenere la sicurezza e la regolarità del servizio, riferendone nella prima adunanza al Consiglio od al Comitato, secondo le rispettive competenze, per la regolarizzazione delle spese stesse.

Art. 22. Il Direttore generale ha sotto ai suoi ordini tutto il personale amministrativo e tecnico.

Egli presenta al Consiglio le proposte riguardanti il personale di nomina consiliare, e nomina e revoca il personale a giornata, nei limiti degli organici approvati; e stabilisce la destinazione di tutti indistintamente gl'impiegati ed agenti dell'Amministrazione.

Egli prende direttamente o sottopone al Consiglio, secondo la rispettiva competenza, i provvedimenti disciplinari che di ragione.

Art. 23. Il Direttore generale pubblica, col mezzo di ordini di servizio o di ordini del giorno, tutte le disposizioni relative all'esercizio, che devono essere portate a conoscenza del personale; ed autorizza la pubblicazione delle circolari da emanarsi dai diversi Capi-servizio.

Art. 24. Spetta al Direttore generale l'obbligo d'informare il Ministro dei lavori pubblici, dandone contemporaneamente notizia al Consiglio di amministrazione, di qualunque fatto che interessi la sicurezza o la regolarità dell'esercizio, e di comunicargli tutti gli ordini di servizio nell'atto stesso che sono pubblicati, nonchè gli Avvisi al pubblico da lui emessi.

Deve finalmente fornire al Ministero dei lavori pubblici tutte le informazioni e le notizie statistiche che gli siano richieste, tanto sull'esercizio, quanto in ordine ai lavori e provviste pagate sul bilancio del Ministero stesso.

CAPO QUARTO.

Ufficio di revisione dei mandati di entrata e di uscita, e Commissariato tecnico per l'esercizio.

Art. 25. La revisione dei mandati di entrata e di quelli di uscita viene esercitata dall'Ufficio del Commissariato straordinario, istituito presso la cessata Società delle Ferrovie Romane col R. Decreto del 30 novembre 1869, n. 5434, secondo le seguenti norme.

Art. 26. Il riscontro, che l'Ufficio del Commissariato straordinario esercita sugli introiti, consiste nello assicurarsi che il controllo amministrativo dei prodotti abbia avuto luogo a forma dei regolamenti relativi.

A tale effetto, ai mandati giornalieri di entrata, spediti dalla Ragioneria generale col visto del Direttore generale, saranno uniti i riepiloghi dei versamenti eseguiti dalle Stazioni.

Sarà pure comunicata al suddetto Ufficio la situazione mensile risultante dal controllo dei prodotti, dopo eseguite le verifiche in base ai documenti giustificativi trasmessi alle Stazioni.

L'Ufficio del Commissariato straordinario esaminerà parimente i mandati relativi alle altre entrate dell' esercizio ed a quelle patrimoniali, per assicurarsi che siano conformi ai relativi contratti ed alle deliberazioni del Consiglio di amministrazione.

Art. 27. All'Ufficio del Commissariato straordinario dovranno essere trasmessi pel preventivo esame tutti i mandati d'uscita, coi documenti che li corredano.

Se il detto Ufficio ne fa richiesta, gli si dovrà dare comunicazione di tutti i titoli giustificativi, in base ai quali sono stati emessi i mandati.

Esso dovrà pronunciarsi sulla regolarità dei mandati entro 24 ore dalla data in cui ne avrà ricevuto comunicazione. Scaduto tal termine senza che l'Ufficio del Commissariato abbia fatto delle osservazioni, i mandati potranno senz'altro essere pagati ai titolari.

Le somministrazioni di fondi alle Casse-gestioni per parte della Cassa centrale, saranno notificate giorno per giorno all'Ufficio del Commissariato straordinario.

Art. 28. Per la revisione dei mandati, di che al precedente articolo, sarà trasmesso all'Ufficio del Commissariato straordinario il preventivo delle spese di esercizio ed una copia autentica di tutti i contratti stipulati dalla Direzione e delle deliberazioni del Consiglio e del Comitato, con cui sono autorizzati degli introiti e delle spese.

Saranno parimente comunicati all'Ufficio del Commissariato, per sua norma nel riscontro dei mandati di uscita, i ruoli organici del personale, come pure le deliberazioni del Consiglio e le disposizioni della Direzione generale risguardanti il personale stesso.

Art. 29. Occorrendo osservazioni su qualche mandato, l'Ufficio del Commissariato straordinario avrà diritto di sospenderne il pagamento, chiedendo alla Direzione generale le necessarie spiegazioni o giustificazioni.

E qualora queste non fossero reputate sufficienti, esso dovrà farne oggetto di comunicazione officiale alla Direzione generale, la quale sottoporrà la questione al Consiglio di amministrazione, ed occorrendo, al Ministro dei lavori pubblici, per le loro decisioni.

Art. 30. Il Commissario straordinario interviene alle sedute del Consiglio di amministrazione ed a quelle del Comitato di sorveglianza, ogni qualvolta si tratti degli affari relativi alla gestione della cessata Amministrazione, o si debba discutere intorno ai rilievi del suo Ufficio sul controllo dei prodotti e sui mandati di uscita.

Art. 31. Sono mantenute le attribuzioni del Commissariato tecnico per il sindacato e la sorveglianza e per la sicurezza e regolarità dello esercizio, stabilite dai Regolamenti approvati coi Reali Decreti del 31 ottobre 1873, n. 1687 e 1688 (serie 2ª).

Disposizione transitoria.

Art. 32. La liquidazione delle attività e passività delle Strade Ferrate Romane, derivanti dalla gestione al 31 dicembre 1881, è affidata al Consiglio di amministrazione, sotto l'osservanza delle norme stabilite nel presente Regolamento per la nuova gestione.

Le deliberazioni, che in proposito saranno prese dal Consiglio, non diverranno esecutorie che dopo l'approvazione del Ministro dei lavori pubblici, da ottenersi col mezzo del R. Commissario straordinario.

Visto, d'ordine di Sua Maestà,
Il Ministro Segret. di Stato pei lavori pubblici
A. BACCARINI.

PRODOTTI FERROVIARII MENSILI

(Dicembre 1881).

Dalla Direzione generale delle Strade ferrate presso il Ministero dei lavori pubblici abbiamo solo in questi giorni ricevuto il prospetto dei prodotti del mese di dicembre 1881, confrontati con quelli del dicembre 1880, ed in relazione ai precedenti (*).

Il prodotto generale del detto mese di dicembre 1881 ascese a L. 14,737,935, composto come segue:

Viaggiatori	L.	5,603,043
Bagagli	»	250,411
Merci a grande velocità	»	1,697,346
Id. a piccola velocità	»	7,100,778
Prodotti diversi	»	86,357
Totale	L.	14,737,935

Tale prodotto va poi ripartito come segue:

		1881		1880
Ferrovie dello Stato	L.	8,182,685	L.	8,589,274
» di diverse Società esercìte dallo Stato	»	1,446,588	»	1,465,115
» Romane	»	2,605,598	»	3,037,533
» Meridionali	»	2,083,607	»	2,211,641
» Venete	»	90,689	»	91,509
» Sarde	»	111,894	»	107,979
Ferrovia Sicula Occidentale	»	98,930	»	51,473
Ferrovie diverse	»	117,944	»	113,379
Totale	L.	14,737,935	L.	15,667,903

Si ebbe dunque nel dicembre 1881 una diminuzione totale di L. 929,963 in confronto del 1880. — Diminuirono infatti: le Ferrovie Romane di L. 431,935; le Ferrovie dello Stato di L. 406,589; le Meridionali di L. 128,034; le Ferrovie sociali esercìte dallo Stato di L. 18,527; e le Venete di L. 820. — Aumentarono invece la Sicula Occidentale di L. 47,457; le Sarde di L. 3,915; e le Diverse di L. 4,565.

I prodotti poi dal 1° gennaio a tutto dicembre 1881, confrontati con quelli dell'eguale periodo del 1880, furono i seguenti:

		1881		1880
Ferrovie dello Stato	L.	106,584,999	L.	100,069,779
» di diverse Società esercìte dallo Stato	»	17,898,310	»	17,?82,894
» Romane	»	31,956,767	»	30,865,893
» Meridionali	»	24,575,167	»	24,448,371
» Venete	»	1,034,090	»	1,115,869
» Sarde	»	1,470,896	»	1,234,899
Ferrovia Sicula Occidentale	»	1,041,749	»	316,614
Ferrovie diverse	»	1,755,586	»	1,596,619
Totale	L.	186,317,564	L.	177,030,938

Si ebbe dunque nell'intero anno 1881 un aumento complessivo di L. 9,286,626 in confronto del 1880. — Aumentarono: le Ferrovie dello Stato di L. 6,516,220; le Romane di L. 1,090,874; la Sicula Occidentale di L. 725.135; le Ferrovie sociali esercìte dallo Stato di L. 545,416; le Sarde di L. 235,997; le Meridionali di L. 126,796; e le Diverse di L. 158,967. — Diminuirono invece le Venete di L. 81,799. —

Devesi qui notare che la lunghezza totale delle linee in esercizio, che nel dicembre 1880 era di chil. 8,733, ascendeva invece nel dicembre 1881 a chil. 8,963, essendosi nel detto mese aggiunti ai chil. 8,950, ch'erano nel novembre, altri chil. 13 pel nuovo tronco, Galleria Marianopoli-S. Caterina Xirbi, della rete Sicula, aperto all'esercizio. — E la lunghezza media, che nel dicembre 1880 era di chil. 8,493, ascendeva nel dicembre 1881 a chil. 8,815, mentre nel novembre era di chil. 8,890. —

Il prodotto chilometrico delle diverse linee in esercizio nel dicembre 1881, confrontato con quello del 1880, fu il seguente:

		1881		1880
Ferrovie dello Stato	L.	2,073	L.	2,233
» di diverse Società esercìte dallo Stato	»	1,547	»	1,566
» Romane	»	1,549	»	1,805
» Meridionali	»	1,423	»	1,525
» Venete	»	661	»	667
» Sarde	»	287	»	294
Ferrovia Sicula Occidentale	»	526	»	428
Ferrovie diverse	»	842	»	809
Media complessiva	L.	1,659	L.	1,805

Si ebbe dunque nel dicembre 1881 una diminuzione media totale di L. 148 in confronto del 1880 – Diminuirono: le Romane di L. 256; le Ferrovie dello Stato di L. 160; le Meridionali di L. 102; le Ferrovie sociali esercìte dallo Stato di L. 19; le Sarde di L. 7; e le Venete di L. 6. — Aumentarono invece la Sicula Occidentale di L. 98; e le Diverse di L. 33.

(*) V. *Monitore*, N. 3 a. c.

Finalmente il prodotto chilometrico dal 1° gennaio a tutto dicembre 1881, confrontato con quello dell'eguale periodo del 1880, fu il seguente:

	1881	1880
Ferrovie dello Stato	L. 27,203	L. 26,334
» di diverse Società esercite dallo Stato	» 19,142	» 18,591
» Romane	» 18,999	» 18,350
» Meridionali	» 16,890	» 16,860
» Venete.	» 7,548	» 8,145
» Sarde	» 3,830	» 4,287
Ferrovia Sicula Occidentale . . .	» 6,352	» 5,106
Ferrovie diverse	» 12,539	» 11,486
Media complessiva	L. 21,136	L. 20,844

Si ebbe dunque nell'intero anno 1881 un aumento di lire 292 in confronto del 1880. — Aumentarono: la Sicula Occidentale di L. 1,246; le Diverse di L. 1,053; le Ferrovie dello Stato di L 869; le Romane di L. 649; le Ferrovie sociali esercìte dallo Stato di L. 551; e le Meridionali di L. 30. — Diminuirono invece le Venete di L. 597; e le Sarde di L. 457. —

Al suddetto prospetto mensile va poi aggiunto quello comparativo dei prodotti chilometrici avuti negli anni dal 1865 al 1881 (dedotte le tasse erariali), i quali prodotti furono già da noi annualmente riferiti come il suddetto.

LA SUCCURSALE DEI GIOVI

La Camera di commercio di Modena, in sua recente seduta, « sopra istanza della consorella di Milano, deliberava di appoggiare presso il Governo il progetto della nuova linea ferroviaria, destinata a supplire alla insufficienza ed alla precarietà di quella dei *Giovi;* nonchè a servire al commercio internazionale ed al transito, collegando il più direttamente possibile il porto di Genova coi valichi alpini del Gottardo, del Brennero e della Pontebba, colla scelta del tracciato per la valle della *Scrivia*, anzichè per quella dell'*Orba;* perchè con quel tracciato si risparmia un maggior percorso di chil. 23, sono minori le difficoltà d'esescizio, e non vengono pregiudicati gl'interessi di tutti quei paesi della valle del Po, che sono posti ad oriente del passo dei Giovi, e che formano una molto estesa e ragguardevolissima regione, tanto che i detti interessi in questo caso coincidono con quelli della Nazione ».

— Nella seduta del 30 marzo p. p. al Consiglio provinciale di Milano, il consigliere *Parravicini* interrogò per sapere dalla Deputazione provinciale se ora si stia studiando una nuova linea d'accesso da Genova al Gottardo.

Bianchi Giuseppe (della Deputazione) rispose: Sono in grado di rispondere immediatamente all'onorevole interrogante.

La Deputazione ha già fatto conoscere al Ministero, con una propria deliberazione, di considerare come collegata agli interessi della Provincia e città di Milano, la pronta soluzione della questione della Succursale dei Giovi, e soprattutto poi di ritenere come consona e reclamata dagli stessi interessi una linea che più si avvicina all'attuale e che tocca alla Valle di Scrivia.

Conseguentemente la Deputazione si è dichiarata assolutamente contraria alla linea progettata per Valle di Stura ed Orba. Le ragioni della nostra preferenza sono tecniche ed economiche, e si riassumono nel mantenere possibilmente la maggior brevità di percorso fra Genova e Milano, centro delle provincie lombarde, e fra Genova ed il Gottardo; non che nel conservare o scegliere un tracciato, che renda facile una successiva correzione ed accorciamento verso i punti sopraddetti.

Da non molto tempo tempo poi sorse a Garbagna, Comune del Genovesato, un Comitato promotore, composto di egregie persone e presieduto dall'avv. di Roma, signor Virginio Mogliazza; il quale si assunse per iscopo di far studiare e presentare al Governo il progetto di una linea diretta tra Genova e Gallarate pel Gottardo.

Tale linea si staccherebbe da Genova, allo sbocco della Valle del Bisagno, e rimontando l'Appennino sino a Savignone, si allaccierebbe da una parte con Busalla all'attuale ferrovia, e proseguirebbe dall'altra fino a raggiungere Viguzzolo e la Stazione di Pontecurone, posta in comunicazione con Tortona da una parte, e con Voghera-Pavia-Milano e Stradella-Piacenza dall'altra. Da Pontecurone la linea continuerebbe quasi dritta fino a Gallarate, passando per Vigevano e per l'attuale ponte sul Ticino della ferrovia Milano-Vigevano.

Questa nuova linea progettata avrebbe il grande vantaggio:

1° Di soddisfare alla Succursale dei Giovi con un tracciato, che misurerebbe m. 23,200 fra Genova e Busalla, con una pendenza media del 18 per mille;

2° Di accorciare il percorso fra Genova e Pontecurone di chil. 15, a tutto beneficio di Milano e della Lombardia;

3° Di accorciare la linea Pontecurone-Gallarate di altri 16 chilometri, ed in totale quindi da Genova a Gallarate di chil. 31;

4° Il costo della Succursale fra Genova e Busalla sarebbe, al massimo, di L. 16,000,000 circa, somma che sta nei limiti assegnati dalla legge per questa spesa.

Questo Comitato, e per esso l'egregio suo presidente, non omise di presentare alla Deputazione questo progetto e di raccomandarne l'appoggio della nostra Provincia presso il Ministero perchè riesca a buon fine.

Ora, senza assumere perciò alcun impegno, noi ci siamo dimostrati disposti ad accordare il nostro patrocinio a questo progetto, trattandosi di un concetto, per la parte tracciata sul territorio della nostra provincia fra Vigevano e Gallarate, già altre volte caldamente propugnato da noi stessi.

Non occorre poi dimostrare che l'assieme di questa linea è quanto di meglio potremmo desiderare per rendere più razionali e più proficue le nostre comunicazioni con Genova e col Gottardo. Aggiungasi a tutto ciò che, essendo noi direttamente interessati nel prodotto della linea Gallarate-Laveno, per la quale l'onorevole Consiglio provinciale ha votato l'anticipazione della spesa di oltre otto milioni, ne gioverà sempre d'incoraggiare e promuovere tutto quanto tenda a richiamare su questa tratta un maggior movimento; il che si verificherebbe naturalmente, volta che anche le merci da Genova dovessero transitare su di essa per dirigersi al Gottardo.

Finalmente il signor cons. Millo, presidente del Comitato permanente stabilitosi in Genova per la Succursale dei Giovi, ci scrisse, pochi giorni or sono, che Genova è allar-

mata dai molti progetti che si producono per la Succursale; ed il Comitato, a troncare ogni indugio, raccoglierà prossimamente un'adunanza generale dei Corpi morali interessati, e promoverà dalla medesima un voto solenne al Governo, perchè intraprenda i lavori ed escluda il progetto di Valle Stura per Succursale.

Anche a questo Comitato la Deputazione deliberò di associare la propria azione.

Nostre Corrispondenze

FRENI AUTOMATICI AD ARIA COMPRESSA CONTRO I FRENI A VUOTO.

Egregio Sig. Direttore
del *Monitore delle Strade Ferrate.* — TORINO.

Torino, 28 marzo 1882.

Abbiamo già avuto occasione di approfittare della di Lei gentilezza per spiegare, nelle colonne del suo giornale, le circostanze inerenti allo scontro di Blackburn, e smentire le ingiuste asserzioni contro il freno automatico Westinghouse, pubblicate da alcuni detrattori sistematici di tale apparecchio, in occasione del rapporto presentato dal col. Yolland al *Board of Trade* circa lo scontro medesimo.

Ritroviamo ora, in un nuovo articolo del *Giornale dei lavori pubblici*, un'altra serie di commenti sul rapporto del col. Yolland, tendenti a screditare l'*automaticità* dei freni in generale e del Westinghouse in particolare, come sorgente di certi pericoli, da cui andrebbero immuni i freni non automatici.

Ora, siccome la verità dei fatti è in opposizione diametrale con tale asserzione, e noi pensiamo poterlo dimostrare con poche ed ovvie considerazioni, così La preghiamo di concederci ancora un po' di spazio nel suo giornale.

1° — Le conclusioni del col. Yolland, commentate dal *Giornale dei lavori pubblici*, sono le seguenti:

a) che lo scontro di Blackburn fu causato dalla separazione di un accoppiamento della condotta d'aria compressa del freno Westinghouse, in prossimità della testa del treno, in modo che l'applicazione dei freni alla parte posteriore del treno divenne impossibile;

b) che ogni freno, il quale è soggetto a mancare a causa di una disgiunzione d'accoppiamento, dovrebbe essere scartato;

c) che tal freno è una sorgente di pericolo, inquantochè la sua mancata azione può essere causa che il treno oltrepassi un segnale d'arresto, dando così luogo a scontri od altri disastri.

2° — È perfettamente evidente che qualunque freno continuo, costrutto in modo che i suoi accoppiamenti possano separarsi da sè, e rendere impossibile l'azione dei ceppi contro i cerchioni delle ruote, senza darne avviso al macchinista, è un congegno pericoloso e da scartarsi senz'altro. Ma il col. Yolland, nell'affermare questo fatto, ed il *Giornale dei lavori pubblici* nel ripetere la sua affermazione, appaiono ignorare che essa costituisce appunto il miglior argomento, tecnico e logico, in favore dei freni automatici contro i non automatici. Il difetto lamentato è peculiare e caratteristico dei freni *non automatici*, come il freno a vuoto Smith-Hardy; e, dato e non concesso che il freno Westinghouse a Blackburn abbia mancato a causa di un distacco delle unioni, senza darne da sè avviso al macchinista, esso sarebbe stato, per tal fatto, ridotto temporariamente al livello di un freno non automatico, il cui principio essenziale è appunto che ogni guasto, che vi occorra e che possa essere causa di disastri, si produce senza rivelarsi al personale del treno.

3° — Il col. Yolland asserisce ancora che gli accoppiamenti del freno Westinghouse si sono frequentemente disgiunti da sè, senza che avviso ne fosse dato automaticamente al macchinista.

Il *frequentemente* si riduce a due soli casi, dal giugno 1878 fino al giorno d'oggi, contro centinaia di casi simili accaduti ad altri sistemi di freni. Si contano, nel primo semestre del 1881, non meno di 80 casi, riportati nelle statistiche del *Board of Trade*, in cui il freno a vuoto Smith-Hardy ha mancato (naturalmente senza darne avviso automatico al macchinista), a cagione di rotture d'accoppiamenti o di altri guasti egualmente pericolosi.

La Compagnia Westinghouse, tuttavia, seppe trarre profitto dall'esperienza acquistata nei due casi surriferiti, e cambiò completamente la forma dei propri accoppiamenti. Cogli accoppiamenti ora in uso, ogni accusa, come quella di cui ci occupiamo, è un assurdo; poichè, se un accoppiamento viene a disfarsi per una causa qualunque, l'avviso automatico del guasto, che il col. Yolland a ragione considera come tanto importante per la sicurezza dell'esercizio, non può mancare di essere dato, infallantemente ed indubbiamente, al macchinista.

4° — La differenza tra un freno continuo automatico ed uno non automatico è di supremo interesse, relativamente alla garanzia della sicurezza dei viaggiatori ed alla convenienza del traffico.

Nel sistema automatico, ogni veicolo è munito di un apparecchio frenatore completo, col relativo magazzino della forza necessaria a farlo funzionare; e la condotta, che si estende da una estremità all'altra del treno, è disposta in modo, che un distacco accidentale di un accoppiamento produce la chiusura dei freni in tutti i veicoli.

Il freno non automatico, invece, come lo Smith-Hardy, ha un apparecchio frenatore *incompleto* sotto ogni carrozza, la forza necessaria pel suo funzionamento essendo derivata dalla locomotiva. Ne nasce che i freni non possono essere applicati se la comunicazione colla macchina è interrotta, o se si produce un altro guasto, che impedisca di lavorare efficacemente per eseguire il vuoto nella condotta; anzi, quando i freni sono applicati, qualunque guasto nel sistema li libera istantaneamente. In una parola, ogni guasto mette fuori di servizio il freno non automatico, senza rivelarsi al macchinista, mentre invece causa l'immediato funzionamento del freno Westinghouse.

Ora è provato che l'adozione dei freni continui tende ad abituare i macchinisti ad entrare nelle Stazioni con una velocità superiore a quella a cui si ridurrebbero, se avessero a disposizione i soli freni a mano. È facile quindi immaginarsi a quale terribile pericolo si trova esposto il treno, se, per un guasto qualunque nel sistema, il macchinista riconosce l'impossibilità di far funzionare il freno continuo, quando non è più a tempo per arrestare il treno coi freni a mano.

Tale considerazione, decisiva contro i freni non automatici, è una di quelle che hanno spinto la Compagnia Westinghouse a proporsi lo scopo dell'automaticità del freno, ed a creare un apparecchio, che è ora entrato, con pieno successo e su vastissima scala, nell'uso comune delle primarie reti ferroviarie d'Europa.

Gradisca, sig. Direttore, i sensi della nostra più distinta considerazione.

Ing. G. Taddei — *Ing.* M. Vicari
Rappresentanti della *Westinghouse Brake Company Limited.*

Informazioni Particolari
dei *MONITORE*

Avant'ieri si è tenuta a Lucerna una seduta del Consiglio d'amministrazione della ferrovia del Gottardo, alla quale sono intervenuti pure i membri italiani, cioè il comm. Massa, il comm. Allievi, il cav. Tortacolo, ecc. In tale seduta, crediamo, dovevasi fissare l'apertura dell'intera linea del Gottardo pel Monteceneri, ed il programma delle grandi feste d'inaugurazione. — Frattanto sappiamo che sarà aperta il 10 aprile corr. all'esercizio, per l'intero servizio dei viaggiatori e delle merci, la ferrovia Giubiasco-Monteceneri-Lugano.

Con questo giorno avrà vigore un nuovo orario della ferrovia del Gottardo, in corrispondenza colle corse postali, via Gottardo, che verrà pubblicato come il solito.

><

L'Ufficio tecnico governativo incaricato degli studii della linea Ponte San Pietro-Seregno, ha presentato per approvazione al Ministero dei lavori pubblici il progetto di appalto di un grande viadotto da stabilirsi a cavaliere della vallata del Lambro, presso l'abitato di Gerno.

Il detto viadotto è costituito: per la parte metallica, di una travata rettilinea lunga m. 266.70, divisa in 7 campate, di cui le intermedie di m. 38 tra asse ed asse di pila, e le estreme di m. 38.35 tra asse di pila e l'estremo della travata; per la parte muraria, di due spalle, di una pila-spalla e di sei pile. In prosecuzione del viadotto, è progettata un'altra travata metallica di m. 24 sul viale della villa Della Somaglia.

La spesa totale delle opere comprese nel progetto rileva a L. 900,000; delle quali per lavori da appaltare L. 810,000, ed a disposizione dell'Amministrazione governativa, per espropriazioni e provvista di materiale di armamento, L. 90,000.

><

L'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia ha ordinato la costruzione nelle proprie Officine, in via di esperimento, di quattro vetture, due di 1ª e due di 2ª classe, con corridoio laterale. Esse saranno disposte con scompartimenti trasversali, a cui si accederà dal corridoio: ed ogni carrozza sarà provveduta di toilette e latrina.

All'estremità delle carrozze vi saranno terrazzini scoperti, ove i viaggiatori potranno fermarsi durante il viaggio. Il corridoio laterale sarà munito di vetrine mobili, per potervi passeggiare anche in tempo di pioggia.

Per ora saranno applicate a due treni una carrozza di 1ª classe ed una di 2ª del suddetto tipo. Tra le due carrozze si potrà comunicare mediante passaggio sui terrazzini.

Se, come si spera, il nuovo tipo di carrozze incontrerà il favore del pubblico, se ne aumenterà il numero, massime pei treni a lunga percorrenza.

Noi non possiamo che encomiare altamente il ministro Baccarini e l'Amministrazione dell'Alta Italia, che cercano tutti i mezzi per offrire ai viaggiatori le maggiori comodità.

><

La stessa Amministrazione dell'Alta Italia, in vista dei soddisfacenti risultati ottenuti finora dal servizio economico su alcune linee secondarie, ha disposto di estendere questo speciale servizio, ordinando all'uopo:

1º La costruzione di 24 carrozze di tipo americano, cioè 8 di 3ª classe con bagagliaio, 4 di 3ª senza bagagliaio, e 12 di 2ª classe;

2. La provvista di 12 locomotive piccole, di cui 4 del sistema Krauss, di 17 tonnellate di peso; 2 pure dello stesso peso (che verranno affidate alla Ditta Cerimedo di Milano); e 6 di 22 tonn., da ordinarsi all'estero. Per queste ultime, volendo l'Amministrazione approfittare dei progressi fatti nella costruzione di tal genere di locomotive, ha stabilito di far esaminare da varii fabbricanti i diversi tipi per poter scegliere tra essi il più adatto.

Aggiungiamo poi che il Ministero ha autorizzato che per questo servizio secondario venga soppressa l'attuale 1ª classe, e sieno ridotti i prezzi della 2ª e 3ª classe, partendo dal punto di vista, che in caso di affluenza di viaggiatori, debbano questi adattarsi a stare anche in piedi sul terrazzino, senza alcun diritto a reclamo.

><

Veniamo informati che la Società delle Strade ferrate Meridionali ha date le disposizioni necessarie per l'appalto all'industria estera di N. 6 locomotive, del tipo Neilson, da servire per le ferrovie della Calabria; e che quanto prima provvederà per l'appalto di altre 6 locomotive, da applicare alle linee della Sicilia.

><

Sappiamo che l'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha ordinato l'esperimento di un nuovo apparecchio inventato dal sig. conte Siccardi per l'attacco dei veicoli, a seconda del quale l'agganciamento delle vetture può aver luogo senza che gli agenti debbano intromettersi fra le medesime.

L'apparecchio del sig. conte Siccardi, esaminato da persone competenti, fu giudicato assai favorevolmente, massime che la sua applicazione ai veicoli richiederebbe una spesa relativamente limitata.

Da parte nostra ci auguriamo che gli esperimenti in parola abbiano a sortire l'esito il più favorevole, affinchè, coll'applicazione del nuovo sistema di agganciamento dei veicoli, sia tolta una delle cause principali di disgrazie pel personale di servizio, a cui dà luogo l'attuale modo d'attacco delle vetture.

><

La Giunta municipale di Airasca ha fatto istanza alla Prefettura di Torino per ottenere dal Governo, che la Stazione ferroviaria, prevista lungo la linea

Airasca-Cavallermaggiore in servizio di quell'abitato, venga stabilita in località diversa da quella proposta dall'Ufficio tecnico governativo.

><

Ci scrivono da Firenze che l'Amministrazione delle Strade ferrate Romane ha studiate e sottoposte all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici talune modificazioni all'orario dei treni della linea Roma-Napoli, allo scopo precipuo di stabilire alle Stazioni di Albano e di Roccasecca la fermata del treno N. 7.

><

Dall'Amministrazione delle Strade ferrate Meridionali è stato studiato e sottoposto all'approvazione governativa un progetto per modificazioni all'orario dei treni sulla linea Pescara-Brindisi.

><

Risultato delle aste per appalto di nuovi tronchi delle ferrovie complementari approvate colla legge del 29 luglio 1879.

1° *aprile* — Fatali per l'appalto del tronco Alezio-Gallipoli, della ferrovia Zollino-Gallipoli — Deliberato provvisoriamente al sig. Pellini Severo per la somma di L. 403,195.35, ossia con un ulteriore ribasso del 6.05 per 0[0] su quella del primo deliberamento.

1° *aprile* — Fatali per l'appalto della linea Moretta-Saluzzo. — Non essendo stata presentata alcuna nuova offerta di ribasso, l'appalto rimase definitivamente aggiudicato al deliberatario provvisorio, sig. Garzena Stefano, per la somma di L. 261,750, ossia col ribasso del 12.75 per 0[0] su quella di appalto.

1° *aprile* — Primo esperimento d'asta per l'appalto del tronco Airasca-Moretta, della linea Airasca-Cavallermaggiore. — Deliberato provvisoriamente al signor Carlo Abrate, per L. 1,011,288, ossia col ribasso del 12.82 per 0[0] sulla somma di appalto.

><

Ecco le informazioni tecniche, che ci siamo riservati di dare sui progetti di appalto dei tronchi della ferrovia Ivrea-Aosta, compresi fra Quincinetto e Verrès, e Chambave ed Aosta, coi quali gli studii definitivi della linea predetta vengono ad essere completati.

1° *Tronco Quincinetto-Verrès.* — Questo tronco ha la lunghezza di m. 17,000, ed il relativo importo è preventivato in L. 3,120,000 diviso come segue: per lavori da appaltare L. 2,340,000; per espropriazioni, armamento ed a disposizione dell'Amministrazione governativa, lire 780,000.

Le opere d'arte principali previste sono le seguenti: 4 ponti sulla Dora, il 1° a travata metallica di 30 m.; il 2° obliquo a tre archi, della luce retta di m. 21; il 3° a travata metallica di m. 50; ed il 4° obliquo in 4 arcate della luce retta di 16 m.; 2 ponti sul torrente Lys, a travate metalliche, uno di 15 m., e l'altro di 30 m.; un ponte sul torrente Evenon, pure a travata metallica, di m. 35.

Le opere d'arte minori sono 100, con luce varia da 0.60 a 6 metri.

Oltre le opere predette, sono previste le seguenti: una galleria a Bard, della lunghezza di m. 600; 18 case cantoniere; 4 garette di guardia; 18 passaggi a livello; 3 Stazioni e 2 fermate, coi rispettivi fabbricati, le prime per gli abitati di Pont Saint Martin, Donnaz e Verrès, le seconde per Bard ed Arnaz.

La pendenza massima adottata nell'altimetria del tronco è dell'11 per mille, e quella media risulta del 5.20 per mille. La planimetria è poi divisa in m. 12,150 di tratti rettilinei, ed in m. 4,850 di tratti curvilinei, con un raggio minimo di m. 400.

2° *Tronco Chambave-Aosta.* — Questo tronco è lungo m 18,700, e la spesa necessaria per la esecuzione dei relativi lavori è preventivata nella somma complessiva di L. 3,180,000, delle quali per lavori da appaltare lire 2,300,000 ed il rimanente per espropriazioni, armamento ed imprevisti. Anche per l'altimetria di questo tronco, la pendenza massima proposta è quella dell'11 per mille.

L'andamento planimetrico è ripartito in m. 11,200 di tratti rettilinei, ed in m 7,500 di tratti in curva, con raggio minimo di m. 400.

Lungo il tronco sono previste tre Stazioni per gli abitati di Nus, Quart ed Aosta.

Le opere d'arte progettate sommano in complesso a 150, e di queste le più importanti sono:

Ponte sulla Dora a Diemoz, in 3 luci, di 18 metri cadauna:

Ponte sulla Dora a Fenis, pure in 3 luci, di 18 m. cadauna;

Ponte di 10 m. sul torrente San Bartolomeo;

Ponte di 23 m. sul torrente Buthier;

Viadotto a Diemoz, in 8 luci, di m. 7.50 cadauna.

Oltre alle predette opere, sono da eseguire: due gallerie, una a Tercy di 300 m., ed un'altra a San Marcello di 360 m.; 15 case cantoniere; 3 garette di guardia, e 26 passaggi a livello.

><

Il Consiglio di Stato, in sua recente adunanza, prese le seguenti deliberazioni in ordine ad affari ferroviarii.

Ha ritenuto che possa approvarsi, anche per gli effetti della legge sulle espropriazioni di pubblica utilità, il progetto per l'impianto di una nuova Stazione ferroviaria in Trastevere a Roma;

Ha avvisato che, per gli stessi effetti della legge sulle espropriazioni di utilità pubblica, possano essere approvati i seguenti due progetti;

a) Per l'appalto della costruzione di un terzo binario pel servizio delle merci nella Stazione di Ponte San Giovanni, sulla ferrovia Terontola-Foligno;

b) Pel riordinamento della Stazione di Santa Severa, sulla linea Roma-Pisa, e per la costruzione di un fabbricato viaggiatori.

><

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 27 marzo al 1° corrente.

Furono approvati:

Un progetto per la Stazione di Rieti, nella ferrovia Aquila-Rieti;

Un progetto per la sistemazione del fabbricato viaggiatori e per altri miglioramenti nella Stazione di Potenza, lungo la ferrovia Eboli-Metaponto;

Un progetto per l'applicazione di tende metalliche nelle Stazioni di Melegnano, Lodi e Codogno, lungo la ferrovia Milano-Piacenza;

Un progetto per il prolungamento del secondo binario nella Stazione di Moneglia, lungo la ferrovia Genova-Spezia;

Un progetto per l'impianto di un parco-vagoni nella Stazione di Novi, lungo la ferrovia Genova-Alessandria;

Un progetto per l'ampliamento del servizio merci nella Stazione di Tavernelle, lungo la ferrovia Venezia-Verona;

Un progetto per l'ampliamento e riordinamento della Stazione di Casalmonferrato, lungo la ferrovia Alessandria-Vercelli;

Un progetto per il prolungamento e riparazione delle tre gallerie della Valle del Prete, fra Campodolcino e Pianazzo, nel tronco da Chiavenna al Giogo, della strada nazionale dello Spluga, in provincia di Sondrio;

Un progetto per la costruzione del tronco, compreso nella provincia di Salerno, da Sarno per Bracigliano al confine avellinese, della strada provinciale di 2ª serie Sarno-Bracigliano-Forino;

Un progetto per la costruzione del tronco da Montazzoli alla Sella Vado Sant'Egidio, della strada provinciale di 2ª serie Perano-Castiglione Messer Marino, in provincia di Chieti;

Ed un progetto per riescavo di un tratto del canale Apramo o Lagno Vecchio a valle del ponte detto del Medico, nella bonifica del Volturno, provincia di Caserta.

Notizie Ferroviarie Italiane

La sentenza sulla lite Guastalla. — A compimento del telegramma da Parma, annunciato nel precedente numero, togliamo dal *Panaro:*

La Corte d'Appello di Parma, alla quale era stato deferito il giudizio intorno alla perizia dei lavori, sostenuta dalla Società I. Guastalla, ed impugnata dall'Amministrazione demaniale, ha pronunciato sentenza favorevolissima per la Società.

La sentenza approva la perizia, condanna definitivamente il Governo al pagamento di circa nove milioni di lavori eseguiti fuori contratto dalla Società, portanti interessi 5 per cento dal giorno dell'apertura della linea 28 settembre 1874.

Dichiara collaudata la linea dal detto giorno dell'apertura, ed ordina il pagamento alla Società di un milione trecentomila lire, residuo della cauzione da essa prestata.

Sospende, a maggior istruttoria, il giudizio sopra lavori importanti circa mezzo milione, e fino giustificate le espropriazioni, la restituzione del residuo *forfait* in L. 300,000.

Questa sentenza è destinata a por fine ad una vertenza nella quale sono intervenuti tre giudicati di Cassazione ed altrettanti di Corte d'Appello, favorevoli alla Società Guastalla.

Ferrovia Viterbo-Roma. — La *Libertà*, del 29 marzo p. p., ha da Vetralla un telegramma, il quale annunzia che il Consiglio comunale di quella città ha deliberato a voti unanimi di concorrere per L. 250,000 alla costruzione della ferrovia Viterbo-Roma.

Applaudendo alla deliberazione presa, la *Libertà* si augura che gli altri Comuni interessati si affrettino a deliberare, sicchè la somma dei concorsi sia tale da rendere obbligatoria e pronta la formazione del Consorzio.

Annunzia intanto che la Società delle Ferrovie complementari fa fare, in questo momento, nuovi studii per la costruzione di un tronco separato, che allacci tutti i paesi del Cimino con la Viterbo-Roma, e metta così in diretta comunicazione con la ferrovia tutta quella importante e fertile contrada.

Se questo progetto potrà, come speriamo, attuarsi, saranno soddisfatti i più legittimi interessi delle popolazioni.

Ferrovia Adriaco-Tiberina. — Il 27 marzo si è tenuto in Venezia un convegno delle rappresentanze di parecchi Comuni interessati alla costruzione della ferrovia Venezia-Mestre-Piove-Adria, principio della Adriaco-Tiberina.

I rappresentanti dei Comuni hanno deliberato di assumere, assieme agli altri enti interessati, il concorso fino ad un terzo della spesa necessaria per la ferrovia Mestre-Piove-Adria, salvo a concretare un accordo per il riparto della spesa stessa; ed in caso dell'impossibilità di un accordo, devenire al riparto medesimo ai termini della legge sui lavori pubblici del 1865 e di quelle sulle ferrovie 1879 e 1881.

È già noto che le Provincie di Venezia, Padova e Rovigo avevano stabilito in proposito gli accordi preliminari per quanto le riguarda; e l'accordo fra i Comuni interessati viene a dare un maggior impulso alla realizzazione della ferrovia Adriaco-Tiberina, che accorcierebbe di buon tratto la distanza tra la Capitale e Venezia, e vivificherebbe tanta parte di notevoli paesi della Venezia, delle Marche e della Romagna.

Ferrovie venete complementari. — Dal *Giornale di Udine* togliamo il seguente brano del resoconto della seduta di quel Consiglio comunale del 28 p. p.

Sul terzo oggetto: « Ferrovie Udine-Latisana e Udine-Cividale », si legge la deliberazione della Deputazione provinciale, secondo la quale sarebbero da revocarsi le aggiunte ed emendamenti alle proposte presentate nella seduta del 14 febbraio 1882 dalla Giunta municipale, e da votarsi le proposte come formulate dalla Giunta stessa.

Sorge viva discussione, alla quale prendono parte i consiglieri Canciani, Dorigo, Braida, Berghinz, De Girolami, Morgante e Di Prampero.

Si approva poi l'emendamento Canciani così concepito:

« Fatto obbligo alla Deputazione provinciale di stabilire un tempo perentorio per la presentazione, da parte della Società Veneta, dei documenti necessarii onde ottenere la concessione; raccomandato alla Provincia di avere per obbiettivo che la linea al mare soddisfi agl'interessi della città di Udine, e che quindi sia la più breve e diretta ».

Vengono poscia approvate le proposte della Giunta, così concretate:

« 1° Nel caso che il Consiglio provinciale deliberi di accogliere le proposte della Società Veneta per la costruzione ed esercizio della ferrovia Udine-Palma-S. Giorgio-Latisana, il Comune di Udine si obbliga di concorrere con un annuo sussidio di lire novemilanovecento (L. 9900) per trentacinque anni; ed allorquando la Società Veneta avesse costruito anche il ponte sul Tagliamento per congiungere Latisana con Portogruaro, il sussidio predetto sarà di lire 12,000.

« 2° Nel caso che il Consiglio provinciale deliberi di accettare le proposte della Società Veneta per la costruzione ed esercizio della ferrovia Udine-Cividale, il Comune di Udine si obbliga di concorrere con un annuo sussidio di lire duemilacinquecento (L. 2,500) per trentacinque anni ».

Coll'emendamento Braida espresso in questi termini:

« Ritenuto (ben inteso nei soli riguardi interni d'amministrazione del Comune, e fermo sempre l'obbligo del Comune nella suespressa contribuzione), che la spesa non debba aggravare la sovrimposta comunale sui terreni e fabbricati, nè la tassa di dazio consumo ».

Tramways nella provincia di Torino. — Negli Uffizii della Provincia venne mercoledì scorso stipulato dal cav. ingegnere Perincioli l'atto definitivo di concessione, con versamento della cauzione di L. 50,000 nella Cassa della Provincia, per la costruzione ed esercizio della linea di tramvia sulle strade provinciali da Torino a Leynì, Feletto, Rivarolo e Castellamonte, e coll'obbligo di ultimare entro l'anno corrente il primo tronco da Torino a Leynì, e l'intiera linea nel primo semestre 1883.

Trasporti di rotaie vecchie sulle ferrovie. — La Direzione delle ferrovie Alta Italia annunzia che dal 1° aprile le spedizioni di rotaie vecchie a vagone completo, di almeno 10,000 chilogrammi o paganti le tasse per tale peso minimo, fruiranno per il tratto Lindau-Peri del prezzo speciale di L. 19.22 per tonnellata.

Tale prezzo sarà applicato ai trasporti in servizio diretto, unitamente a quelli per la percorrenza italiana, secondo la classe D a cui trovansi ascritte le rotaie vecchie, salvo, ben inteso, l'applicazione delle tasse minime per vagone stabilite dalla tariffa del 1 dicembre 1881 pel servizio sovraindicato.

Trasporti di carbone animale. — Un altro avviso della Direzione dell'Alta Italia dice che dal 1 aprile entrerà in vigore la seguente tariffa speciale n. 32 P. V. applicabile al carbone animale (nero d'ossa o spodio)

dall'Alta Italia alla Boemia, in spedizioni a vagone completo di 10,000 chilogrammi o paganti le tasse per tale peso.

Quote italiane.

Per la percorrenza italiana, i prezzi da applicarsi sono quelli stabiliti dalla tariffa generale, classe 13 per le spedizioni di almeno 5,000 chilogrammi, e classe 17 per quelle a vagone completo di 10,000 chilogrammi. (Vedi avvertenze a pag. 82 della Tariffa-prontuario pel servizio italo-boemo).

Quote estere.

1 gruppo.

Praga B. W. B. a Peri, L. 38.21 — id. a Pontebba L. 35.12.
Praga K. F. J. B. a Peri, L. 38.21 — id. a Pontebba L. 35.12.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — A quanto si scrive da Fiora alla *Gazzetta di Svitto*, la strada dell'Axen e la linea della ferrovia del Gottardo, costrutta al disotto di questa strada, sarebbero minacciate da una specie di Risikopf (la montagna franata ad Elm). Affine di sgombrare quel monte dai macigni, che tosto o tardi, al modo con cui è spaccato e dislocato, non mancheranno di cadere, e che già si dovettero assicurare per mezzo di robuste travi, si esplodono ogni giorno delle mine, i cui risultati sembrano dover esser sufficienti; furono prese delle misure per evitare dei guasti cagionati dalla caduta dei sassi che ne staccano le esplosioni: fra altro, si tolse un ponte della strada ferrata, e si levarono le ruotaie sulla sezione della linea minacciata.

Del resto, la Direzione del Gottardo ha elaborato, per assicurare la linea nei dintorni del torrente Grounbach, un progetto di galleria protettrice, il cui costo è preventivato in 170,000 franchi.

— A quanto annuncia l'*Eco del Rigi*, giovedì scorso, il primo convoglio della ferrovia del Gottardo (una locomotiva ed una vettura-passeggieri) percorse la linea da Rothkreuz a Göschenen. Si trovavano in questo convoglio i consiglieri federali Welti ed Herstenstein, i direttori della ferrovia del Gottardo Zingg e Dietler, i signori ingegnere in capo Bridel, ispettore forestale federale Coaz, ispettore Dapples, ecc.

— Secondo l'*Handels Courier*, alle due uscite del gran tunnel del Gottardo si stanno costruendo, a compimento della grande opera, due portali monumentali in blocchi di granito del Gottardo. Questi lavori di compimento sono spinti alacremente, in modo che, almeno il portale nord, sia compiuto per la festa dell'apertura della ferrovia.

— La *Gazz. Ticin.*, del 31 marzo, scrive:

Sabato scorso sono giunte alla Stazione di Lucerna le due prime grosse locomotive della ferrovia del Gottardo. Esse furono costrutte nella fabbrica di macchine di Esslingen, e serviranno per i treni merci sulle linee di pianura e per i convogli di persone e pei treni diretti sulle linee di montagna. Fra breve saranno fatte delle corse di prova sulla ferrovia Giura Berna-Lucerna, le linee d'accesso per la Ferrovia del Gottardo, specialmente quella di Rothkreuz-Immensee, non essendo praticabili ancora per grosse locomotive.

— A proposito delle notizie pubblicate in questi ultimi giorni dai giornali sulle feste che saranno fatte in occasione dell'apertura della ferrovia del Gottardo e circa ai personaggi principeschi od altri, che vi prenderanno parte, il *Bund* pubblica un comunicato officiale, in cui è detto che finora il Consiglio federale non ha alcuna conoscenza di tutto ciò (V. le *Nostre Informaz. partic*).

Ferrovia del Monteceneri. — Secondo un telegramma della *Libertà* di Bellinzona, il Consiglio federale ha delegati ad assistere alla festa per l'apertura della ferrovia del Monteceneri, che avrà luogo il 10 aprile, i signori consiglieri federali Ruchonnet e Welti.

Ferrovie austriache. — Nella Camera dei deputati di Vienna, il Ministro del commercio presentò, il 27 marzo p. p., il progetto di legge relativo alla costruzione della diramazione ferroviaria Herpelje-Trieste; nonchè quello concernente le costruzioni, a spese dello Stato, delle diramazioni: ferrovia trasversale galliziana Sucha-Skavina-Podgorce-Osvieczin e Sajbusch, in congiunzione con Cassovia-Oderberg, per l'importo massimo di spesa di 14 milioni.

Il progetto stabilisce all'art. 2 che, avvenendo coll'Ungheria un accordo, col quale sia assicurata la congiunzione da Sajbusch colla ferrovia Cassovia-Oderberg, parzialmente sul territorio ungherese, questa diramazione non correrà lungo il confine ungaro-galliziano che fino ad un determinato punto di congiunzione. Conchiudendo questa Convenzione però, non devono in alcun caso essere assunti obblighi, in forza dei quali risulti limitata la piena indipendenza della ferrovia trasversale, sotto i riguardi tariffali e politico-commerciali.

La costruzione dev'essere intrapresa nel 1883, e condotta a termine in due anni e mezzo.

Ferrovie della Serbia — Scrivono da Belgrado alla *Politische Correspondenz*, che il Consiglio dei ministri ha deciso di approvare la Convenzione conchiusa fra il Ministro delle finanze, sig. Myatovic, ed il Consorzio composto del *Comptoir d'escompte* e della Banca dei Paesi Austriaci, e di firmare in breve il contratto stabilito con questo gruppo per la continuazione dei lavori delle ferrovie della Serbia.

Ferrovie austro-serbo-bulgaro-turche. — Sull'approvazione del progetto di Convenzione da parte della Conferenza dei rappresentanti dei 4 Stati (di cui si è parlato nel precedente nostro numero), togliamo dal *Monit. des intér. matér.* i seguenti ragguagli:

È già noto che, l'anno scorso, i delegati ottomani riconobbero l'obbligo della Porta di stabilire il raccordo delle ferrovie austriache con Costantinopoli; ma che, essendo senza istruzioni da parte del loro Governo in quanto alla congiunzione con Salonicco, essi si ritirarono dalle discussioni, che furono continuate dai rappresentanti degli altri Stati interessati sopra un progetto elaborato dall'Austria-Ungheria. Questo progetto era in tutto conforme al trattato conchiuso tra l'Austria-Ungheria e la Serbia, fuorchè per ciò che concerne i punti proposti pei raccordi. L'esercizio doveva essere organizzato in modo uniforme su tutte le linee destinate a formare la comunicazione coll'Oriente, la quale doveva assumere il carattere di una grande linea internazionale. Le proposte dell'Austria furono adottate dai rappresentanti degli Stati che continuarono la discussione, e non mancava che l'adesione della Turchia.

Dopo lunghe trattative, la Porta ha infine aderito a quell'accomodamento. Però essa fece fare ancora alcune riserve. In primo luogo, ha dichiarato che dovrà intendersi colla Società esercente le ferrovie della Turchia europea, la quale possiede attualmente la rete ferrata ottomana. Questa Società ha un diritto di preferenza, derivante dal contratto di esercizio, sulla costruzione di un prolungamento delle linee verso la Serbia, traverso la Bulgaria. Ma sorsero difficoltà tra la Porta e la Compagnia, non ritenendosi questa obbligata a pagare una rifusione per l'uso della rete, se non qualora essa sia completata secondo i piani primitivi.

È questo un punto che non poteva essere regolato dalla Conferenza, e che deve piuttosto essere soggetto di un accomodamento speciale tra gli Stati più direttamente interessati — Turchia, Bulgaria e Serbia — e la Società esercente. La Conferenza, avendo adempiuto il suo còmpito, senza preoccuparsi di questa e di altre questioni di dettaglio, la Convenzione conchiusa potrà esser firmata dai quattro Stati, appena sieno regolati tutti i punti secondarii.

Ferrovie dell'Egitto. — Il *Daily News* ha da Alessandria, 29 marzo p. p.:

Dietro un ordine del governatore, i soldati occuparono le officine della ferrovia inglese Alessandria-Ramleh, e ne ordinarono la demolizione entro 24 ore, perchè impediscono la costruzione delle fortificazioni. La Compagnia ricorse al console generale inglese signor Malet.

Tunnel sotto la Manica. — Un telegramma da Londra, 4, annuncia, secondo il *Morning Post*, che il Chamberlain (presidente del *Board of Trade*) ordinò alla Compagnia del tunnel della Manica, di sospendere i lavori, essendo giunti al limite delle basse maree.

Un altro telegramma della stessa data annuncia che i lavori furono sospesi sino alla presentazione del rapporto della Commissione militare.

Ferrovie spagnuole. — Il Governo ha concesso la linea da Cuença a Valencia, con diramazione verso Teruel. Questa linea deve abbreviare di 8 ore il viaggio da Madrid a Valencia.

Un ordine reale convoca pel 14 maggio prossimo gl'interessati della ferrovia Lerida-Reus-Tarragona. Trattasi di costituire una nuova Amministrazione e di regolare definitivamente le sorti di questa impresa.

Notizie Diverse

Monumento a V. E. in Roma. — La Commissione Reale, incaricata di dare il giudizio sui bozzetti presentati al Concorso internazionale pel monumento a Vittorio Emanuele, ha chiuso la sera del 2 corr. i suoi lavori. Essa ha conferito i premii nel seguente modo:

Primo premio di L. 50,000 al progetto in disegno num. 249, coi motto: *Alme sol... Possis nihil urbe*, del signor Enrico Nenot, già pensionato dall'Accademia di Francia.

Secondo premio di L. 30,000 al progetto n.° 194 in rilievo, dei signori Ettore Ferrari e Pio Piacentini.

Terzo premio di L. 20,000 al progetto n. 259 in rilievo, col motto *Alleanza*, del prof. Stefano Galletti.

Vi sono anche cinque *considerati:* fra i quali, primo il progetto n. 265 all'acquarello del prof. Becchetti, col motto *Italia e Re Vittorio Emanuele ;* e secondo il progetto n. 25 del prof. Montiroli Giovanni.

La Commissione non ha preso alcuna risoluzione circa l'ordinazione dei lavori, riservandosi di riferirne alla Camera.

Porto di Genova — Leggesi nel *Commercio* di Genova che la Commissione per lo studio della sistemazione dei lavori pubblici al porto ha sabato sera deliberato, con 7 voti favorevoli e 3 contrarii, di accordare la preferenza al progetto del cav. Chiozza circa le località, invitando lo stesso a studiare definitivamente il progetto. A relatore fu nominato il comm. Millo, membro della Commissione e presidente della Camera di commercio.

Strade provinciali. — Con R. Decreto del 5 febbraio scorso (*Gazz. Uff.* del 27 marzo, è aggiunta all'elenco delle strade provinciali della provincia di Palermo, la strada che da Polizzi va fin quasi a Collesano.

Concessione di miniere. — La *Gazz. Uff.* del 31 marzo p. p annuncia che, con Regio Decreto del 5 febbraio u. s., venne accettata la dichiarazione di rinnncia dei signori Giovanni Battista Brunod, Giuseppe Vuillermoz e Pietro Giuseppe Follin, alla miniera di ferro detta *Albard*, posta nel Comune di Châtillon (provincia di Torino).

E con Regio Decreto 5 febbraio fu accettata la dichiarazione di rinuncia del cav. Francesco Baseri, alla concessione della miniera di ferro detta di *Monte Sasso*, posta nel Comune di Carona (provincia di Bergamo).

Società industriali ed istituti di credito. — Con R. Decreto del 13 marzo p. p. (*Gazz. Uff.* del 30 mese stesso), la Società in accomandita per azioni nominative, sedente in Torino, sotto la ragione sociale: *Ing. Gio. Corti e Comp., Tramways a vapore della provincia di Torino*, avente a scopo la costruzione e l'esercizio delle linee di *tramways* Torino-Orbassano-Giaveno, Orbassano-Piossasco, col capitale nominale di L. 1,000,000, diviso in 3,000 azioni da L. 500 ciascuna, è approvata, e n'è approvato lo statuto sociale con modificazioni.

Fabbrica vetraria in Venezia — È stata definitivamente stabilita a Venezia la costituzione di una Società, con notevole capitale, sottoscritto per metà da capitalisti veneziani e per metà da capitalisti inglesi, allo scopo di fondare una grande Fabbrica di vetri di uso comune, lastre e bottiglie, acquistando i locali dell'ex-Fabbrica vetraria Marietti, ed introducendovi tutti i perfezionamenti richiesti dai progressi dell'arte vetraria.

I capitalisti veneziani sono: il principe Giovanelli, i conti Papadopoli, il barone Franchetti, il barone Treves de Bonfili, il conte Serego degli Allighieri, ed il cav. Giacomo Levi del fu Angelo. I capitalisti inglesi non si conoscono ancora, ma in genere può dirsi che siano, su per giù, quelli stessi che compongono la Società Venezia-Murano.

Giornale pei viaggiatori. — Col 1° aprile è uscito in Torino un nuovo giornale ebdomadario, intitolato *Giornale pei viaggiatori*, edito dai ben noti fratelli Pozzo, e diretto dal sig. A. Stella (in 8 pagine, carta distinta, caratteri di lusso, e che sarà qualche volta anche illustrato). Esso si prefigge di far passar bene le ore del viaggio, *con amene ed utili letture*, nonchè di farsi guida al viaggiatore con rubriche importanti.

E questo interessante giornale, che si pubblicherà ogni sabbato in tutta Italia, ed al quale collaboreranno i migliori scrittori italiani, il cui nome risplende vivissimo nel campo delle lettere, delle scienze e delle arti, non costa che 15 centesimi il numero, e sole L. 8 l'abbonamento annuo.

Ttrovasi in tutte le edicole giornalistiche, e nelle principali Stazioni ferroviarie del continente e della Sicilia; e la Direzione (via Nizza, 31) accetta e pubblica pure tutti i reclami giustificati dei viaggiatori.

Problemi sull'elettricità. — Nel corrente mese d'aprile si riunirà a Parigi la Commissione internazionale, a cui, giusta quanto venne deliberato nell'ultimo Congresso degli elettricisti, fu sottoposto lo studio delle seguenti importanti questioni;

1. Precisare i metodi di osservazione per l'elettricità atmosferica, allo scopo di generalizzarne lo studio alla superficie del globo.

2. Riunire gli elementi statistici relativi all'efficacia dei parafulmini di diversi sistemi, ed all'azione preservatrice o nociva delle linee telegrafiche.

3. Organizzare lo studio sistematico della corrente terrestre sopra le linee telegrafiche, o almeno delle osservazioni di siffatte correnti, ai termini da specificarsi dalla Commissione polare internazionale all'epoca delle sue spedizioni.

4. Studiare le migliori condizioni per lo stabilimento di una linea tele-meteografica internazionale, che permetta alle differenti Stazioni di comunicare costantemente fra loro, allo scopo di ottenere così in modo continuo lo stato atmosferico del più grande numero delle località utili.

Per prendere parte ai lavori della detta Commissione internazionale vennero destinati dal nostro Governo, quali delegati italiani, il prof. Pietro Tacchini, direttore dell'Ufficio centrale di metereologia in Roma, ed il comm. Giovanni Cantoni, professore della Regia Università di Pavia.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Anche nella passata ottava, i valori ferroviarii non interessarono guari la speculazione, nè in un senso, nè nell'altro, e rimasero perciò presso a poco nelle condizioni in cui li lasciammo nella precedente settimana. Le Azioni della Società delle Meridionali stettero sul 460 al 462; le Obbligazioni sul 279.50. Così delle Sarde, serie A, rimaste nominali a 277.50; e la serie B a 274.50; le nuove a 278.50; le Sarde di preferenza a 218.

Dalla relazione fatta all'assemblea degli azionisti della Compagnia R. Sarda, tenuta il giorno 30 dello scorso marzo, ri-

levasi una esposizione di cose abbastanza soddisfacente e rassicurante per l'avvenire. Gli azionisti consegnano tutti indistintamente gl'interessi netti del 5 0[0, e la nuova emissione di 10 mila Obbligazioni, deliberata dall'assemblea, provvedendo al complemento dei lavori, consoliderà vieppiù ed accrescerà la fonte dei redditi pel futuro.

Le Palermo-Trapani, prima emissione, vennero quotate a 281.50; la seconda emissione a 275.50; le Pontebbane a 443; le Azioni Ferrovie Romane a 152.

A Parigi, le Lombarde reagirono da 301 a 290.50, ma per ultimo si riebbero e risalirono a 310; le Obbligazioni, meglio tenute, da 279 chiusero a 280; le Obbligazioni Vittorio Emanuele da 278.50 salirono a 280. Le Azioni Romane a 147; le Obbligazioni a 264.

CONVOCAZIONI

Banca di Credito Veneto in Venezia — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 23 corr. in Venezia, sede sociale (S. Maria Formosa, palazzo Papadopoli), per il rapporto del Consiglio d'amministrazione sull'esercizio 1881, per la relazione dei revisori ed approvazione del bilancio, e per la nomina di consiglieri e revisori pel 1882

Banca Veneta di depositi e conti correnti — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 24 corr. in Padova, sede sociale (via dei Servi), per la relazione del Consiglio d'amministrazione e dei censori sulla gestione 1881, per l'approvazione del bilancio e dividendo, per la istituzione d'oltre due succursali (Verona, Udine), e per la nomina di consiglieri e censori pel 1882.

Strada ferrata di Pinerolo — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel 25 corr. in Torino (Camera di commercio).

Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 29 corr. in Napoli, sede sociale (strada Medina, 24), pel resoconto dell'esercizio 1881 e dividendo, per la nomina di amministratori e revisori dei conti pel 1882, e per comunicazioni del Consiglio.

VERSAMENTI

Strada ferrata di Pinerolo — Dal 20 al 30 corr., gli azionisti sono invitati a versare il 6° decimo in L. 25 per Azione, presso il Banco Sconto e Sete in Torino.

PAGAMENTI e DIVIDENDI.

Compagnia Reale delle ferrovie Sarde — Dal 10 corr. si pagheranno agli azionisti L. 12.50 in oro nette per ogni Azione, quale interesse 5 p. 0[0 pei due semestri 1881 sulle 30,000 Azioni di preferenza (classe *A*); nonchè L. 6 in oro nette per ogni azione, quale resto degli utili dell'esercizio 1881 per le 40,000 Azioni comuni (classe *B*). I pagamenti si faranno in Cagliari, presso la Direzione dell'esercizio della Compagnia; in Roma, presso la Compagnia stessa (via Condotti, 64); ed in Torino, Milano, Venezia, Firenze, Livorno, Trieste e Londra, presso le Ditte e Banche autorizzate.

Avvisi d'Asta

L'11 corr., presso la Prefettura di Mantova, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di una panconatura metallica e relativi meccanismi per la manovra ed interclusione della Conca di navigazione sul Mincio a Governolo, per il presunto importo di L. 60,000. Lavori da eseguire entro 80 giorni dalla consegna. Deposito interinale L. 3000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Il 13 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Cagliari, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un porto di rifugio ad Arbatax nella rada di Tortolì, per la presunta somma di lire 1,399,920. Lavori da eseguire entro 7 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 80,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Il 14 detto mese, presso la Prefettura di Reggio-Emilia, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della costruzione del tronco della strada obbligatoria Vetto-Rosano, fra le sezioni 1ª e 16ª, cioè da Vetto alla Casella di Cola, della lunghezza di m. 5,514.38, per la presunta somma di L. 42,017.09. Lavori da eseguire entro 5 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 2,000, cauzione definitiva L. 4,000, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Il 15 detto mese, presso il suddetto Ministero, si terrà un'asta per l'appalto dell'escavazione del porto e della darsena di Civitavecchia, per la presunta somma di L. 1,682,100. Appalto duraturo a tutto il 1885 dal giorno della consegna. Deposito interinale L. 100,000. cauzione definitiva L. 330,000, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Novara, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di 2 nuovi fabbricati nel Manicomio, diviso in 2 lotti: 1° opere in muratura per la somma di L. 45,148.42; 2° opere da falegname per L. 7,490.20. Deposito di L. 2,500 pel 1° lotto, e di L. 350 pel 2.°

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Prefettura di Brescia, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della novennale manutenzione (dal 1° aprile 1882 al 31 marzo 1891) del 4° tronco della strada nazionale detta del Tonale, da Ponte di legno al confine Tirolese, sull'annuo canone di L. 7,840.75, così ridotto pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 16 detto mese, presso il Municipio di Saluzzo, si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione della via dell'Ospedale, dalla piazza Vittorio Emanuele al ponte sul Rivo Torto, per il presunto importo di L. 42,839.80. — Deposito interinale L. 2,000, cauzione definitiva L. 4,000, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Il 17 detto mese, presso la Direzione del Genio militare di Verona, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di una tettoia chiusa, a due piani, per magazzino di materiali d'artiglieria e bardature, sul piazzale di Campofiore in Verona, per il presunto importo di L. 58,000. Lavori da eseguire entro 300 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale di L. 5,800 in contanti o rendita D. P.

— Il 18 detto mese, presso il Municipio di Rorà (provincia di Torino), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 2° tronco della strada comunale obbligatoria, compreso fra il Comune e la Posa dei Merti, per la presunta somma di L. 43,555.02. Lavori da eseguire entro 2 anni dalla consegna. Condizioni d'asta visibili presso la Segreteria comunale.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Lecce, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto delle opere di riduzione a carcere del già convento di Sant'Antonio in Taranto, in diminuzione della somma di L. 52,350.13, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito interinale L 2,000, cauzione definitiva L. 5,700 in numerario o rendita D. P.

— Il 19 detto mese, presso il Municipio di Parma, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto di parecchi lavori stradali nel Comune, in diminuzione del complessivo importo di L. 50,217, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro l'anno corrente. Deposito cauzionale L. 5,000, in valuta legale o rendita D. P.

Appalti deliberati.

L'Impresa industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto, per conto dell'Impresa Mercier e C., la fornitura del materiale minuto per l'armamento della ferrovia Modena-Sassuolo-Mirandola-Finale.

G. PASTORI *Direttore-proprietario*, *responsabile*.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

11ª Settimana. — *Dal* 12 *al* 18 *marzo* 1882.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Rete Adriatica e Tirrena			
Prodotti settimanali 1882	1,539.—	376,797.53	244.83
Settimana corrisp. nel 1881.	1,446.—	433,683.50	299.92
Differenze nei prodotti della settimana 1882. . . .	+ 93.—	— 56,885.97	— 55,09
Introiti dal 1° gennaio 1882	1,495.91	4,581,356.16	3,062 59
Introiti corrisp. nel 1881	1,446.—	4,743,970.47	3,280 75
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1882 . . .	+ 49.91	— 162,614.31	— 218.16
Rete Calabro-Sicula			
Prodotti settimanali 1882.	1,324.—	255,343.30	192.86
Settimana corrisp. nel 1881.	1,285.—	203,674.30	158 50
Differenze nei prodotti della settimana 1882	+ 39 —	+ 51,669.—	+ 34,36
Introiti dal 1° gennaio 1882.	1,324.—	2,438,543.74	1,841.80
Introiti corrisp. nel 1881 .	1,271.68	2,395,768.45	1,883.94
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1882	+ 52.32	+ 42,775.29	— 42.14

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di febbraio 1881

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	25,033,32	8,900,49	6,695,23
Piccola Velocità	6,862,50	281,62	3,628,83
Totali . . .	31,895,82	9.182,11	10,321,06

Strade Ferrate Romane

3ª Settimana — *Dal* 22 *al* 28 *gennaio* 1881.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	528,244.46	16,385.58
Settimana corrisp. del 1881.	1,681	489,400.58	15,180.66
Differenza in più . . .	—	38,843.88	1,204.92
Differenza in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 28 gennaio 1881	1,681	2,049,609.37	15,894.18
Periodo corr. 1881	1,681	2,018,287.83	15,651.27
Aumento	—	31,321.54	242.91
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti del mese di ottobre 1881.

QUALITA' DEI TRASPORTI	Linea Vicenza-Schio Importo	Linea Treviso-Vicenza e Padova-Bass. Importo	Linea Conegliano-Vittorio Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori . . .	14,299.64	51,409.00	5,913.68	71,652.32
Bagagli e cani . .	166.33	1,018.63	203.94	1,388.90
Merci a grande vel.	1,144.58	6,381.97	551.77	8,078.32
Merci a piccola vel.	10,269.76	32,576.42	4,697.20	47,543.38
Introiti diversi . . .	506.83	950.42	407.47	1,864.72
Totale . . .	26,387.14	92,336.44	11,804 06	130,527.64

ANNUNZI

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO
Vendita di Materiali fuori d'uso

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA, PISTOIA e SAMPIERDARENA:

ACCIAIO vecchio in guide e ritagli di guide . . . . Chilogr. 103,300 circa

FERRO vecchio in pezzi grossi e piccoli e in guide e ritagli di guide . » 5,754,500 »

GHISA vecchia da rifondere in oggetti diversi rotti e in cuscinetti usati buoni e superf. . . . . . » 1,034,600 »

ROTTAMI d'acciaio e ferro in lingue o punte e cuori per crociamenti » 3,600 »

Lamiera di ferro inservibile, tornitura e limatura d'acciaio, e zinco vecchio da rifondere. — Quantità diverse.

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **25 aprile 1882.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 27 successivo alle ore 2 pom.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell'aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano le 500 tonnellate, sarà accordato per l'esportazione un giorno di più per ogni altre 50 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di GENOVA, BRESCIA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 5 aprile 1882.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

COSTRUZIONI METALLICHE E FONDERIA
G. ROCHETTE E C.
TORINO, via Cigna, N. 1. — VALDOCCO

Macchine varie — Turbine — Ruote idrauliche — Trasmissioni — Caldaie a vapore — Torchi idraulici — Torchi da vino — Pompe — Getti in ghisa.

Lavori per Strade ferrate e Imprese di costruzioni — Scambi e crociamenti — Ruote di Vagoni — Vagonetti — Piattaforme — Ponti — Tettoie, ecc. ecc.

Macchine per Cartiera e Ceramica

Ufficio tecnico per studii, progetti ed impianti

Materiale d'occasione: Macchine fisse, locomotive, locomobili, caldaje, piattaforme, grù, pompe centrifughe e Letestù, ecc.

UFFICIO SUCCURSALE
dei giornali italiani ed esteri

Torino, via Finanze, 13.

Quest'Ufficio, che trovasi in diretta corrispondenza colle Amministrazioni di tutti i giornali d'Italia e dell'estero, s'incarica di ricevere gli abbonamenti e le inserzioni pei medesimi a prezzo di tariffa, offrendo le maggiori guarantigie di puntualità ed esattezza.

In seguito alla Convenzione preliminare in data 22 aprile 1881, ratificata e resa esecutoria dall'Assemblea generale straordinaria (del 18 giugno 1881) degli Azionisti dell'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni Metalliche:

Gli Stabilimenti Meccanici di Savona
DELLA DITTA
GALOPIN-SUE, JACOB E C.
sono diventati di proprietà assoluta della
IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA
DI COSTRUZIONI METALLICHE
diretta e rappresentata dal sig. comm. ing. A. COTTRAU ed avente la sua Sede e Direzione in Napoli, 24, Via Medina.

Dall'Art. 5 della suddetta Convenzione 22 Aprile 1881, risulta anche che i sigg. *P. De Saugy*, *A. Galopin-Süe* e *L. Jacob* già Socii ed unici rappresentanti della Ditta *A. Galopin-Süe, Jacob e C.* si sono interdetti formalmente per uno spazio minimo di tempo di cinque anni di assumere direttamente od indirettamente od anche d'interessarsi in qualsiasi Impresa od appalto relativo a *Ponti, Tettoie, fondazioni all'aria compressa, caldaie e materiale mobile, fisso, di armamento per ferrovie e Tramways.*

CASA FONDATA NEL 1845
FONDERIA E FABBRICA DI MACCHINE
di ANDREA FAUSER e C. in GALLARATE

Indirizzo per telegrammi: FAUSER — GALLARATE

AVVISO
ai Signori Imprenditori di Strade e Ferrovie.

La Ditta **Fauser e C.** in **Gallarate** ha intrapreso quale sua specialità la fusione di **ruote in getto duro per vagonetti di sterramento.** Dette ruote (fuse in conchiglia) hanno una tempra speciale alla circonferenza che dà loro una durezza assai rimarchevole che impedisce il rapido consumo delle medesime.

SOCIETÀ ITALIANA PER IL GAZ

L'Assemblea generale ordinaria degli Azionisti tenutasi il 30 corr. avendo approvato in L. 30 per Azione il saldo utili dell'annata 1881, questo sarà esigibile a partire dal 1.° Aprile p. v. contro il rilascio del Vaglia N. 37.

Torino, 31 Marzo 1882.

LA DIREZIONE.

LE
FERROVIE ECONOMICHE
per l'Ingegnere
OTTAVIO MORENO
controllore del materiale per la Società Italiana per le Ferrovie Meridionali

TORINO, 1872

Tip. *Monitore delle Strade Ferrate.*

Un volume in-8° di pagine 240, al prezzo di L. 2.50.

Trovasi in deposito presso l'Ufficio del *Monitore delle Strade Ferrate*, che ne farà la trasmissione ad ogni richiesta verso il pagamento di detto prezzo.

Si vende pure presso i libraj BOCCA, LOESCHER, CASANOVA, ed altri principali libraj d'Italia.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA
DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall'Ing. Comm. **ALFREDO COTTRAU**

SEDE E DIREZIONE:

NAPOLI, 24, Strada Medina — Opificii in CASTELLAMMARE DI STABIA e SAVONA

Principali lavori eseguiti, in corso di esecuzione, od assunti, dal Gennaio 1871 *al Giugno* 1881

Lavoro	Committente	Località	Lunghezza metri
Ponte sul *Tanagro*	Municipio	di Sicignano	30
Id. sul *Fella*	»	di Moggio Udinese	86
Id. sul *Salso* (A) in Licata	»	di Licata	105
N. 5 viadotti sullo stradone delle *Mura*	»	di Firenze	212
Ponte sul *Monticane* a San Martino	»	di Conegliano	23
Id. sull'*Arno* in Pisa (B)	»	di Pisa	107
N. 3 ponti sul *Busento* e sul *Crati*	»	di Cosenza	114
Ponte *Sisto* sul Tevere in Roma (allarg.)	»	di Roma	100
N. 2 ponti sull'*Adige* (A) (B)	»	di Verona	313
Ponte sul *Fellicosolo* presso Modena	»	di Fanano	27
Id. Strada *Stazione Montaguto*	»	di Panni	16
Id. sul *Mallero*	»	di Sondrio	30
Id. sul *Titerno* (rist.)	»	S. Lorenzello	27
Id. sui *Mangari*	»	di Pizzo	14
N. 5 ponti sul *Lambro*, sull'*Adda*, ecc.	Provincia	di Milano	298
N. 2 ponti sull'*Agragas* e *Pandolfina*	»	di Girgenti	26
Ponte sul *Crostolo*	»	di Reggio Emilia	36
N. 4 ponti sul *Gallico*, *Scaccioti* e *Catona* (rist.) e *Stilloro*	»	di Reggio Calabria	210
N. 12 ponti sul *Senorbi*, *Segario*, *Arcidano*, *Scaffa*, *Tirso* e *Strada Playa*	»	di Cagliari	313
Ponte sul *S. Giovanni* ad Intra	»	di Novara	84
N. 3 ponti sul *Sabato* e *Salzola*	»	di Avellino	63
Ponte sul *Liri* presso S. Giorgio	»	di Caserta	53
Id. sul *Reinello*	»	di Benevento	19
Id. *Canale Sifone*	»	di Salerno	21
Id. sulla *Nera*	»	di Umbria	17
Id. sull'*Astico* a Caltrano	»	di Vicenza	24
Id. sull'*Albula*	»	di Ascoli Piceno	20
N. 2 ponti sull'*Alcaringi* e *Bottone* e sul *Volturno*	»	di Campobasso	71
Ponte *Fossa Marina* (Argenta)	»	di Ferrara	27
Id. sul *Delmona*	»	di Mantova	8
N. 3 ponti sull'*Ufente*, *Schiazza* e *Roccagorga*	»	di Roma	51
N. 2 ponti sul *Brembo* (B) e sull'*Imagna*	»	di Bergamo	121
N. 2 ponti sul *Cordevole*	»	di Belluno	60
N. 9 ponti sul *Corace*, *Alli*, *Simmari*, *Crocchio*, *Tacina*, *Neto*, *Mesamo* e *Merapotamo* e *Fiume Grande*	»	di Catanzaro	904
N. 7 ponti per strade provinciali	»	di Messina	272
Ponte sul *Velino*	»	di Aquila	23
Id. sul *Musone*	»	di Padova	14
Id. sul *Cassibile*	»	di Siracusa	32
N. 2 ponti per le Regie Caccie	Ministero della Real Casa		45
N. 5 ponti sul *Piave*, *Volturno*, *Stillaro*, *Brenta* (B) e *Fiumarella*	Ministero dei Lavori Pubblici		294
N. 2 ponti mobili. Fortificazioni di Spezia	»	della Guerra	11
N. 10 ponti sul *Fella*, sul *Dogna*, *Patoco*, *Lavaz*, ecc. ecc., a *Muro* e *Piazzale Pontebba*	Ferr.	Udine-Pontebba	591
N. 2 Soprapassaggi	»	Milano-Rho-Vigevano	24
N. 7 Viadotti e Ponticelli	»	Saronno-Varese	390
N. 9 ponti e ponticelli, per la	»	Milano-Erba-Saronno	46
Ponte sull'*Adda*	»	Monza-Calolzio	108
Id. sull'*Oglio*	»	Cremona-Mantova	128
N. 29 ponti, per la	»	Mantova-Modena	529
Soprapassaggio	»	Torino-Rivoli	13
Ponte sul *Ticino* a *Sesto-Calende* (G)	»	Novara-Pino	265
N. 11 ponti, con rafforzamenti, per la	»	Pisa-Colle Salvetti	136
N. 9 ponti, per la	»	Asciano-Grosseto	134
Ponte sul *Serchio* (G) e *Cavalcavia*	»	Pisa-Spezia	35
Ponte sul *Tevere* (C) sotto Giove e 8 ponticelli	»	Firenze-Roma	322
Ponte sul *Marmolajo*	»	Roma-Livorno	46
» *Cavalcavia* sulla Ferr. di Carrara	»	Livorno-Genova	7
N. 15 ponti e ponticelli (allarg.)	»	Livorno-Firenze	510
Ponte sul *Rivo Galera*	»	Fiumicino-Pontegalera	24
Ponti sui canali di *Pollena* e *S. Marco*	»	Napoli-Castellammare	22
N. 4 ponti sul *Sacco* e *Pomerio*	»	Roma-Napoli	95
N. 15 ponti sul *Pescara* (B), *Aterno* ecc.	»	Pescara-Aquila	417
N. 2 Ponticelli per la	»	Aquila-Rieti	7
N. 7 ponti diversi, per la	»	Laura-Avellino	111
N. 25 ponti sul *Tanagro*, *Sele*, *Platano*	»	Eboli-Picerno	1021
Viadotto sul *Pantano* e N. 4 ponticelli	»	Picerno-Potenza	97
Ponte sul *Basento* (B) a Bernalda	»	Torremare-Pisticci	83
Ponte sul *Vella* e 50 ponticelli diversi	Ferr.	Pisticci-Grassano	314
N. 12 ponti sul *Basento* e ponticelli	»	Grassano-Trivigno	255
N. 4 ponti (diramazione *Lago di Como*)	»	Alta Italia	35
N. 10 travate nuove e varii ponticelli	Ferr.	Taranto-Reggio	141
Ponte sul *Canalello* (G)	»	Id.	28
N. 21 ponti e ponticelli	»	Trivigno-Potenza	85
N. 10 ponti e ponticelli	»	Taranto-Strongoli	204
Ponti sul *Neto* (A) e sul *Passovecchio* e N. 12 ponticelli	»	Strongoli-Cotrone	264
N. 17 ponti, per la	»	Strongoli-Catanzaro	595
N. 18 ponti, per la	»	Catanzaro-Soverato	482
N. 29 ponti e ponticelli, per la	»	Soverato-Assi	798
N. 47 ponti e ponticelli, per la	»	Assi-Reggio	1322
N. 39 ponti e ponticelli, per la	»	Buffaloria-Cosenza	601
N. 2 viadotti delle *Fontane* e *Agragas* (D)	»	Porto Empedocle-Girgenti	195
Ponte sul *Platani* e N. 16 ponticelli	»	Girgenti-Campofranco	252
N. 5 ponticelli, per la	»	Campofr.-Passofonduto	21
N. 13 ponticelli, per la	»	Campofranco-Lercara	313
N. 2 ponticelli per la	»	Favarotta-Canicatti	12
N. 21 ponti e ponticelli per la	»	Diramazione Vallelunga	162
Ponte sul *Morello*	»	Lercara-Catania	17
N. 2 sul *Simeto* e *Gurnaluaga*	»	Catania-Messina	175
Ponte sul *S. Leonardo*	»	Catania-Siracusa	55
N. 37 ponti e ponticelli per la	»	Palermo-Trapani	459
N. 3 ponticelli per le Ferrovie Sarde	»	Oristano-Giara	21
N. 2 sul *Cerrifita* o sul *Tacina*	Impresa Greco-Allegrini		77
Id. sul *Vigneria*	R. Miniere dell'Isola d'Elba		72
Id. sull'*Anitrella*	Società Cartiere Meridionali		25
Id. sul *Liri* presso Isola	Cartiera del Sig. Courrier		12
Ponte *Fesca* e Viadotto pei	*Tramways* di Bari		47
Id. sul *Carioni* e ponticello *Carriona*	Ferr. privata Cave di Carrara		49
Id. *Groppoli* sul *Carriona*	Ditta Walton e Nepoti		13
Id. sul *Tevere* a Ripetta in Roma (C)	Società del Ponte di Ripetta		151
Id. sul *Soleo*	Impresa Castelli		32
Viadotto *Rio Genil* (E) e N. 6 ponticelli	Ferr. Malaga-Siviglia (Spagna)		153
N. 219 ponticelli e travature	Per diversi		2282
N. 18 ponticelli (F)	Ferr.	Campofr.-Serradifalco	251
Ponte sul Ticino a Sesto Calende (C)	»	Novara-Pino	267

TOTALE: 1213 Ponti della lungh. totale di Metri **22,686**

Lavoro	Committente	Superficie coperta M.Q.
Tettoie delle Stazioni di *Foggia*, *Bari* ed *Ancona*	Ferr. Meridionali	13835
Id. nell'*Arsenale di Napoli*	Ministero della Guerra	534
Id. dello *Stabilimento Visconti*	Ditta Visconti-Modrone	202
Id. del *Politeama di Palermo*	Società Galland	1,990
Tettoie del nuovo *Gassometro di Roma*	Società Anglo-Romana	1935
Id. del *Tiroli di Monte Mario*	Società di Monte Mario	615
Id. delle *Stazioni di Brescia* e *Pavia*	Ferrovie Alta Italia	5511
Id. della *Stazione di Cagliari*	Ferrovie Sarde	1200
Id. per l'*Esposizione di Belle Arti*	Comitato Belle Arti in Napoli	1670
Id. in *Avellino*	Provincia di Avellino	102
Id. delle *Stazioni di Messina e di Catania* e *Torneria di Messina*	Ferrovie Calabro-Sicule	2000
Id. delle *Rimesse Locomotive id.*	» Id.	709
Id. per *Offic.* e *Magazzini in Taranto*	Ferrovie Meridionali	3061
Id. del Grande *Albergo del Quirinale*	Commendatore Guerrini	223
Id. pel *Nuovo Palazzo del Ministero Finanze*	Ministero delle Finanze	230
Tettoie dei *Magazzini Generali di Messina*	Impresa Bonanno	8070
Id. pel *Teatro Costanzi in Roma*	Impresa L. Belluni e C.	1030
Pensilina del *Palazzo Quir.* in Roma	Ministero della R. Casa	218
Id. pella *Stazione di Falconara*	Ferrovie Meridionali	224
Id. e Tettoia in Napoli	Società Magazzini Generali	387
Serra nel *R. Parco di Caserta*	Ministero della R. Casa	112
Tettoia e lanternini, per la	Regia Cointeress. dei Tabacchi	65
Pensiline e lanternini per	Particolari diversi	736
Pensiline *Stazioni di Reggio Siracusa Girgenti*	Ferrovie Calabro-Sicule	560
Tettoie e Pensiline	Ferrovia Palermo-Trapani	3900
Tettoia del *Grand-Hôtel*	Grand-Hôtel Napoli	200
Tettoie metalliche per la	Società Napoletana del Gas	792

SUPERFICIE TOTALE COPERTA: M. Q. 57,734

Montatura in opera di 15 ponti metallici della Ferrovia Kaschau-Oderberg (Ungheria) e di un ponte a Vienna, della lunghezza complessiva di 833 metri linear. — Fornitura di oltre 31,000 tonn. di ferramenti diversi destinati specialmente a travature per Ponti delle Ferrovie Liguri, rotaie, materiale *fisso*, *mobile* e *minuto* per Ferrovie e tramways; serbatoi, solai metallici, ecc. Oltre un gran numero di lavori in ferro o in ferro e ghisa.

A) Con pile e fiancate metalliche — (B) Con pile metalliche — (C) Con pile fondate ad aria compressa — (D) In due campate, con pila di 40 metri d'altezza (E) Con pila tubulare all'aria compressa — (F) Di queste travate manca ancora il dettaglio — (G) Con pile e spalle fondate ad aria compressa.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO XV. Mercoledì 12 Aprile 1882. N. 15.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO.

FERROVIE COMO-VARESE-LAVENO e Malnate-Saronno

La *Gazzetta Ufficiale* del 4 corrente ha pubblicato il seguente R. Decreto del 12 febbraio scorso, controfirmato dai Ministri Baccarini, Magliani e Zanardelli:

Articolo unico. È approvata la Convenzione stipulata il 26 gennaio 1882 fra i Ministri dei lavori pubblici e delle finanze (*interim* del tesoro) per l'Amministrazione dello Stato, ed i signori Venini comm. avv. Giacomo, Carcano cav. ing. Carlo, e Brambilla comm. dott. Giuseppe, deputati della Provincia di Como, per la concessione alla Provincia medesima di una strada ferrata da Como a Varese e Laveno con sussidio dello Stato, e di altra da Malnate a Saronno senza alcun sussidio.

Convenzione per la concessione della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia da Como a Varese e Laveno e di altra da Malnate a Saronno.

L'anno 1882, addì 26 del mese di gennaio, in Roma;

Fra le LL. EE. il comm. Alfredo Baccarini, Ministro dei lavori pubblici, ed il comm. Agostino Magliani, Ministro delle finanze, *interim* del tesoro, per conto dell'Amministrazione dello Stato; ed i signori Venini comm. avv. Giacomo fu Giambattista, deputato provinciale, Carcano cav. ing nobile Carlo fu Carlo Barnaba, deputato provinciale, e Brambilla comm. dottor Giuseppe fu dottor Luigi, consigliere. provinciale, nella loro qualità di rappresentanti la Provincia di Como, tali costituiti come da deliberazione di quella Deputazione provinciale in data 24 novembre 1881, qui in originale unita sotto il numero 1;

Si è convenuto, si conviene e si stipula quanto segue:

Art. 1. Il Governo accorda alla Provincia di Como la concessione per la costruzione e l'esercizio di due ferrovie, una da Como a Varese e Laveno, e l'altra da Malnate a Saronno, che la Provincia medesima si obbliga di costruire ed esercitare a tutte sue spese, rischio e pericolo.

La concessione è fatta sotto l'osservanza delle disposizioni stabilite dalla legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª), e dall'altra 5 giugno 1881, n. 240 (serie 3ª), dalle condizioni generali della legge sui lavori pubblici 20 marzo 1881, allegato *F*, e dai regolamenti dalla medesima derivanti, non che di quelle della presente Convenzione e del Capitolato relativo, ad essa allegato sotto il numero II.

Art. 2. Il concorso a carico dello Stato, ai termini degli articoli 11 e 18 della legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª), per la sola linea Como-Varese-Laveno, mentre all'altra da Malnate a Saronno non è accordato alcun sussidio, sarà commisurato alla spesa necessaria per la costruzione dell'intera linea, compreso il materiale mobile.

L'ammontare di tale concorso è stabilito colle norme dell'articolo 11 della predetta legge nella somma di L. 8,070,980, compreso, nella misura di 6 decimi, il materiale mobile, sul costo totale di L. 11,405,800, corrispondente a lire 228,116 per ogni chilometro della ferrovia da costruirsi, giusta il progetto 8 gennaio 1881 dell'ing. Campiglio, approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici col voto del 12 febbraio 1881.

Saranno comunicati al Governo i contratti d'appalto che la Provincia concessionaria potesse stipulare per la costruzione e l'esercizio delle linee, rimanendo essa sempre responsabile direttamente, nei rapporti col Governo e coi terzi, dell'esatto adempimento dei patti della concessione.

Eseguendosi la liquidazione finale e l'accertamento delle spese tutte riflettenti la costruzione completa delle linee, ai termini dell'articolo 4° della legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª), si stabilirà definitivamente il riparto dei decimi a carico dello Stato e dei decimi della Provincia ed Enti interessati, coi criterii dell'articolo 11 della legge

predetta, limitatamente alla spesa necessaria per la costruzione della linea concessa e relativo materiale mobile; e la somma che potrà risultare in diminuzione, in confronto del conto totale di L. 11,405,800, sarà ragguagliatamente detratta dal concorso governativo come sopra fissato, da ritenersi in ogni caso come quota massima del concorso a carico dello Stato.

Nel caso che la Provincia concessionaria stabilisse dei contratti *à forfait* per la costruzione della linea sussidiata, lo Stato pagherà i decimi ad esso spettanti coi criterii dell'articolo 11 della legge predetta sull'ammontare della somma convenuta nel detto *forfait*, purchè non sia oltrepassato il limite di L. 8,070,980, come sopra stabilito, rimanendo sempre fermo il diritto del Governo d'invigilare i lavori e di accertare in qualunque luogo e tempo le spese effettivamente incontrate per la esecuzione della linea, e di stabilire l'ammontare della sua quota di concorso in base ai risultati della finale liquidazione, quando da questa risulti che la spesa effettiva sia stata minore di quella di L. 11,405,800, come sopra fissata per la esecuzione della linea, aecondo il tipo numero II della ferrovie economiche.

Il pagamemento del concorso a carico dello Stato, salvo il risultato della detta liquidazione, sarà fatto in sei anni, a decorrere dal 1892, perchè così d'accordo convenuto, ed in sei rate, senza interessi, nella seguente misura:

Nell'anno	1892	L.	100,000
Id.	1893	»	200,000
Id.	1894	»	700,000
Id.	1895	»	1,500,000
Id.	1896	»	2,000,000
Id.	1897	»	3,570,980
	Totale	L.	8,070,980

Art. 3. La presente Convenzione non sarà valida e definitiva se non dopo approvata per Decreto Reale.

Il Ministro dei lavori pubblici A. BACCARINI.
Il Ministro delle finanze, interim *del tesoro* A. MAGLIANI.
I Rappresentanti la Provincia di Como
AVV. GIACOMO VENINI — Ing. CARLO CARCANO —
Dott. GIUSEPPE BRAMBILLA.
ETTORE FALANGOLA — ZUGARO ACHILLE, *testimonii.*
(Segue il Capitolato, consimile ad altri già pubblicati).

FERROVIE SARDE

RELAZIONE *del Consiglio d'amministrazione letta all'assemblea generale ordinaria degli azionisti del* 30 *marzo* 1882.

L'importanza speciale di questo documento, che rende conto del felice compimento di una rete di ferrovie dirette a dar nuova vita ad una interessante regione italiana, qual'è l'isola di Sardegna, e che constata il buon andamento di una impresa privata per opera d'uomini solerti, intelligenti e veramente degni di lode, ci consiglia a pubblicare per intero la suddetta Relazione, la quale non può ch'esser letta con piacere da quanti si occupano con amore delle cose ferroviarie del nostro paese.

Ecco la Relazione:

SIGNORI. — Nel Rapporto letto alla precedente assemblea, noi vi annunciavamo prossima l'apertura all'esercizio del tronco di ferrovia da Monti a Terranova, e quindi il compimento di tutte le linee dette del 2° periodo. Aggiungevamo, come conseguenza, che colla fine del 1881 il fondo delle costruzioni sarebbe liquidato, lasciando che in avvenire anche i prodotti delle nuove linee, ed il servizio delle 160 mila Obbligazioni ultimamente emesse, entrino a formar parte dei proventi e degli oneri ordinarii della gestione sociale.

In conformità a quelle previsioni, il Bilancio generale del 1881, che sottoponiamo alla vostra approvazione, contiene i risultati delle costruzioni compiute, e della finale liquidazione e chiusura dei relativi conti. Esso vi rende lo specchio della situazione patrimoniale e finanziaria, nella quale trovasi la nostra Compagnia al momento e per effetto di avere completata la rete concessale, ed eseguiti gli ordini derivanti dalla Convenzione col Governo del 1° maggio 1877 (*).

Come vedete, la costruzione e l'armamento delle linee del 2° periodo, compreso il supero degli interessi passivi sul capitale provveduto, costarono alla Compagnia lire 35,300,950.96. A questa cifra devesi aggiungere l'aumento proporzionale della dotazione di materiale mobile e del fondo di magazzino; e ne consegue per risultato finale che, dopo avere speso quanto fu ricavato dalla emissione delle 160 mila Obbligazioni, rimane un *deficit*, che è compreso fra le passività sotto la rubrica « Creditori diversi », ed a cui conviene provvedere.

Non per questo possono però giudicarsi erronee le previsioni fatte dal vostro Consiglio allorchè fu disposta l'emissione delle 160 mila Obbligazioni. In allora i progetti delle linee presentati al Governo ne segnavano la lunghezza in chilometri 184.389. Invece, per le varianti introdotte nel corso dei lavori, e specialmente per quella fra Paulilatino e Macomer (di cui facemmo cenno nella Relazione letta all'Assemblea delli 30 marzo 1880), la lunghezza delle nuove linee fu elevata a chilometri 190.728, con un aumento, cioè, di chilometri 6.339; il quale, se importò una maggiore spesa in conto capitale, frutta per contro alla Compagnia il maggior reddito annuo di L. 93,817, a titolo di garanzia di prodotto netto. Una seconda ragione del *deficit* si fu il maggior costo dei lavori per affrettare il compimento e l'apertura all'esercizio delle linee; d'onde derivò alla Compagnia l'altro rilevante beneficio, di entrare anticipatamente nel godimento degli effetti della Convenzione 1° maggto 1877.

Pertanto, l'insufficienza dei fondi provvisti ebbe origine da circostanze nuove, sopravvenute nel corso della costruzione; e fortunatamente da circostanze, le quali recarono alla Compagnia vantaggi di gran lunga superiore all'entità del *deficit*, cui si deve sopperire. Del modo poi di procurare i fondi a tale scopo necessarii, discorreremo quando tratteremo del Preventivo del 1882.

Mentre la costruzione delle linee del 2° periodo volgeva al suo termine, la Compagnia ha dovuto occuparsi, dietro invito del Governo, di nuovi studii, riferentisi non soltanto al prolungamento da Terranova al Golfo degli Aranci, sul

(*) Linee del 1° periodo, kil. 197.361, importo L. 39,412,530.05
Linee del 2° periodo, » 190.728, importo » 35,300,950.96
Materiale mobile ed attrezzi in servizio . » 3,820,244.03
Immobili, magazzini ed officine . . . . » 798,221.85
Totale . L. 79,331,946.89

quale vi pronunciaste nella precedente assemblea, ma altresì ad una intera rete di ferrovie economiche secondarie, delle quali vorrebbesi dotare la Sardegna. A questi studii, che sono tuttora in corso di esecuzione, si riporta la spesa di L. 184,810.77, notata in bilancio, e che fu sostenuta dalla Compagnia a tutto il 1881.

Per quanto riguarda il prolungamento al Golfo degli Aranci, valendoci delle facoltà da voi accordate nell'Assemblea del 7 marzo dell'anno scorso, abbiamo stipulato col Governo, sotto la data del 3 luglio successivo, una Convenzione per la concessione alla Compagnia della costruzione e dell'esercizio del nuovo tronco, alle stesse condizioni fissate per le linee del 2° periodo: Convenzione che ora trovasi per l'approvazione innanzi al Parlamento. In tale occasione ottenemmo dal Governo, che d'ora in poi ci sia liquidata trimestralmente, anzichè per semestre, la garanzia chilometrica di prodotto netto sull'intera nostra rete. Con ciò i pagamenti dei ratei della garanzia ci verranno fatti in coincidenza colle scadenze del servizio delle diverse nostre Obbligazioni, risparmiandoci, per buona parte, le spese di anticipazione di fondi. Ottenemmo altresì di far mettere in chiaro e fuori di discussione, che la quota di ammortamento delle Obbligazioni non deve andar soggetta alla tassa di ricchezza mobile. — D'altra parte, abbiamo presi degli accordi per assicurare che alla Compagnia non possa venire alcun aggravio in conseguenza della costruzione di quella linea, la quale è stimata più difficile e più costosa delle altre; e ciò in conformità agli intendimenti manifestati nella vostra deliberazione.

Rispetto alla rete delle ferrovie secondarie, finora non si ebbe col Governo che uno scambio di idee generali; e noi ci riserbiamo di intrattenervi di questo importante argomento, allorchè la trattazione ne sarà più matura. —

Passando al quadro dei Proventi ed Oneri della gestione 1881, notiamo che i prodotti delle linee sociali sommano al netto a . . . . L. 1,490,507.71
e che le spese, distinte in
ordinarie per . . . . L. 1,758,217.88
ed in straordinarie per . . » 461,000.00

ascesero in totale a . . . . . L. 2,219,217.88
le quali cifre, distribuite sul numero di chilometri esercitati nel decorso anno, danno le seguenti medie chilometriche:

Prodotti . . . . L. 3,898.30
Spese . . . . » 5,804.31

I primi stanno al disotto delle nostre previsioni di circa 40 lire per chilometro; le seconde le superarono di ben 180 lire.

La differenza in meno sui prodotti non ha importanza per entità, e nemmeno come argomento per pronosticare dell'avvenire: essa non fa che rendere più evidente come male non ci apponessimo nel ritenere che l'apertura all'esercizio delle nuove linee avrebbe, almeno nei primi tempi, fatta ribassare la media dei prodotti dell'intiera rete.

All'incontro, merita di essere segnalata alla vostra attenzione l'eccedenza verificatasi sulle spese, eccedenza che in complesso ascende alla cifra non lieve di L. 76,000. Un supero sulla previsione della spesa richiede tanto maggiormente di essere giustificato per l'esercizio del 1881, che dovemmo già gravare in modo eccezionale di opere straordinarie e di rinnovamento per la ingente somma di lire 461,000, recando uno sbilancio di oltre L. 120,000 fra la spesa e la entrata dell'Esercizio propriamente detto, compresa in quest'ultima anche la garanzia governativa di prodotto lordo. Lo sbilancio, in conseguenza di detto supero, si è aggravato fino a toccare circa L. 200,000. La causa però che ha fatto sorpassare le previsioni della spesa, si può additare con certezza ed evidenza: essa è del tutto estranea alla volontà di chi conduce la gestione sociale.

Cedendo a reclami più insistenti che giustificati, il Governo ha imposto alla Compagnia, sui primi di giugno del 1881, di attivare una terza coppia di treni giornalieri fra Sassari e Ozieri e fra Chilivani e Macomer, per un percorso di chilometri 112, quasi tutti in montagna e con pendenze fortissime. Or bene, questa terza coppia di treni ha importato un sopraccarico, che corrisponde all'incirca alla suaccennata eccedenza di L. 76,000. Ne avete la prova nella cifra di L. 567,338.35, rappresentante nel bilancio la spesa del servizio Trazione e Materiale; la quale, posta in confronto di quella del bilancio 1880 di L. 426,898.14, offre una differenza di oltre L. 140,000, assai superiore all'aumento di spesa dipendente dal maggior numero di chilometri in esercizio nel 1881, e quale si è verificato per gli altri Servizii del Movimento e Traffico e della Manutenzione e Sorveglianza.

È difficile persuadersi che sopra linee, le quali danno in media un prodotto lordo di L. 3,900 per chilometro, si possano giudicare insufficienti due coppie di treni al giorno. Anzi devesi ancora avvertire che i tronchi, su cui fu ordinato il terzo treno, sono i più improduttivi della rete, e i proventi, che se ne ricavano, stanno notevolmente al disotto della media generale chilometrica suaccennata. Noi non abbiamo mancato, nell'atto che dovemmo rassegnarci agli ordini governativi, di fare ampia riserva dei diritti della Compagnia per essere rimborsata della indebita spesa occasionata dal terzo treno; come non tralasciamo di insistere perchè questo venga soppresso, in ispecie ora che l'esperimento di ben nove mesi ne ha comprovata col fatto la superfluità. Se fin qui non fummo esauditi, abbiamo troppa fiducia nell'equità del Governo e nella giustizia delle nostre dimande, per non sperare che presto riesciremo a rimovere dalla Compagnia il danno che lamentiamo.

Non ostante la maggiore spesa testè accennata, il bilancio del 1881 chiudesi con un'eccedenza attiva di lire 1,194,851.96: la quale sorpassa di oltre 34,000 lire l'utile previsto in L. 1,160,000. Questo risultato è dovuto a tre cause: all'essere occorsa una somma minore di quella preveduta per completare la ritenuta di L. 25,000 di rendita operata dal Governo; all'anticipata apertura della sezione Monti-Terranova; alla diminuzione dell'aggio sui pagamenti fatti in oro.

Nel resto la gestione del 1881 è proceduta regolarmente ed a seconda degli intendimenti che ci siamo prefissi e che in altre occasioni vi abbiamo esposti; sicchè non ci resta altro a segnalarvi sul bilancio consuntivo dello scorso anno, il quale, come già vi dicemmo, contiene i termini della situazione patrimoniale e finanziaria, che è fatta alla Compagnia dal compimento della rete concessa colla Convenzione 1° maggio 1877. Ora rimane a vedersi come la Compagnia debba usare dell'attuale situazione; o in altre parole, in quali modi e condizioni si condurrà e svolgerà per l'avvenire la vita della nostra Società.

(*Continua*).

IL TUNNEL SOTTO LO STRETTO DI MESSINA

L'ing. Federico Gabelli, ha tenuto mercoledì scorso, nell'aula VI dell'Università di Roma, la preannunciata conferenza sul progetto del passaggio sottomarino fra la Calabria e la Sicilia.

Alla detta conferenza assisteva numeroso e distinto pubblico, tra cui parecchi ufficiali di Stato-maggiore, stante l'importanza militare del tema che l'on. Gabelli doveva svolgere. Egli teneva pure presso di sè un modello per meglio spiegare il meccanismo del lavoro che dovrebbe compiersi.

A dare una chiara idea di questa interessante conferenza, crediamo valerci della parte principale di una diligente relazione pubblicatane dal sig. Luigi Benvenuti.

L'egregio disserente esordiva col ricordare alcune delle osservazioni da lui fatte nella seduta del 9 giugno 1879 alla Camera, durante lo esame del progetto sulle ferrovie complementari; notava di avere combattuta la massima di quel progetto di legge; e che, non essendo riescito a persuadere su ciò i suoi colleghi, chiedeva almeno che le linee Calabro-Sicule venissero completate col passaggio sottomarino, senza del quale l'importanza delle medesime rimarrebbe impari ai sacrificii finanziarii ch'esse rappresentano.

Le ragioni d'ordine economico onde questo progetto trae sostegno, vennero poi rafforzate da altre considerazioni politiche dopo i nuovi avvenimenti d'Africa.

Accennate quindi le due opere consimili che si stanno eseguendo all'estero, l'una sotto il fiume Hudson negli Stati Uniti, e l'altra sotto il canale della Manica, l'oratore continua:

Per noi, il problema dev'essere considerato principalmente sotto l'aspetto della possibilità tecnica, giacchè, per verità, quello della spesa ha una importanza secondaria.

Rispetto alle condizioni geologiche, è oggi accertato che l'ossatura dei monti al di quà, come al di là dello Stretto, tanto cioè di Aspromonte, come della catena Peloritana, e dei prolungamenti rispettivi fra Reggio e Messina, è intieramente formata di roccie cristalline.

A tal punto l'oratore legge un brano della Memoria, che il messinese professor Giuseppe Seguenza, uno dei più valenti geologi moderni, presentava all'Accademia dei Lincei, due anni or sono, su tale argomento. Questo punto pare dunque assodato.

Rimane però una difficoltà, che è, può dirsi, l'unica che ancora si potrebbe prestare a qualche discussione.

Nel 1816, un idrografo assai valente e coscienzioso, lo Smidth, dichiarava che ogni tentativo fatto per misurare il fondo dello Stretto di Messina era riuscito vano, e che lo scandaglio era disceso a profondità grandissima senza fermarsi.

Tale fu l'opinione che si ebbe per molto tempo; però nuovi e ripetuti esperimenti dimostraronla erronea. È quindi da ritenere che i tentativi, fatti sul principio del secolo, non riuscissero per la imperfezione degli strumenti, e che lo scandaglio, trascinato dalla corrente, facesse descrivere alla corda una curva lunghissima.

Invero, le due correnti periodiche provocate dal flusso e riflusso, ed in ispecie la discendente da Cariddi verso Reggio, misurano la velocità di non meno che due metri e cinquanta per minuto secondo.

Dai nuovi scandagli effettuati di recente dal giovane e già valente ingegnere Cortese, sulla sezione del progetto di cui ci occupiamo, risulta che, a partire dal lido calabrese fra Reggio e Villa San Giovanni, una montagna sottomarina si prolunga a poco a poco verso Messina e sino ad 1[3 di distanza fra questa ed il continente.

Tale montagna si presenta in senso trasversale allo Stretto, e determina tali accidentalità nel fondo, da cagionare i rigurgiti così pericolosi verso il Pizzo e S. Giovanni.

Così, seguendo la vetta di questo monte, a poco a poco il fondo del mare si abbassa insino al punto massimo di 110 metri, là ove cominciano le falde della catena peloritana.

Ai lati, invece, della montagna sottomarina, e precisamente verso S. Giovanni, lo scandaglio discende rapidamente ai 300 metri, e subito dopo a profondità grandissima. Un dubbio ha l'ing. Cortese, ed è che fra l'accennata montagna sottomarina e le falde della catena peloritana vi sia una spaccatura profonda.

Siffatto dubbio è ingenerato nell'animo dell'ing. Cortese, anzitutto dalla disposizione in cui trovasi il terreno; sul che osservasi dall'oratore che, trattandosi di roccie eruttive, è naturale che una certa irregolarità si manifesti nella sovrapposizione delle une alle altre. Nè tampoco vi è da prestar fede a quella specie di tradizione, che farebbe credere al distacco repentino, avvenuto in altra età per forza vulcanica, fra l'isola e, potrebbe dirsi, fra il monte Etna ed il continente.

Questa ipotesi viene accarezzata dalla immaginazione degli abitanti di quasi tutte le isole non lontane dalla terraferma.

Lasciando quindi da parte la tradizione, e tornando all'argomento delle accidentalità del fondo per indurne una spaccatura al punto sovraindicato, è da notare che questo è, su grandi linee, il generale disegno del fondo del mare.

Una parte della superficie solida del globo fu sollevata, in modo da comparire sopra le acque: in altri punti la forza plutonica trovò maggiore resistenza; da ciò le accidentalità nella crosta terrestre. Ma, anche nella ipotesi che al punto indicato dall'ing. Cortese vi fosse una spaccatura, si sa che alle roccie cristalline si sovrapposero i terreni quaternarii, impermeabili essi pure; tanto che, se la spaccatura supposta fosse riempita di terreno quaternario, il lavoro si potrebbe compiere ugualmente.

Stabilita la possibilità dell'opera dal punto di vista della qualità del terreno, rimane a vedere se non pertanto sia preferibile al passaggio sottomarino un ponte sopra acqua.

Il comm. Gabelli dichiara che da un ingegnere autorevole ha udito sostenere questa tesi: idea, più che ardita, evidentemente inattuabile, non parendogli possibile di fondare a cento e dieci metri di profondità i piloni di un ponte, e con una corrente così impetuosa, che continuamente rende lo Stretto un luogo di frequenti naufragi e di difficile navigazione anche per i vapori.

È evidente ancora che tali difficoltà della navigazione sarebbero aumentate, se al passaggio nel largo canale si sostituisse quello sotto i piloni di un ponte.

Escluso adunque il progetto del ponte, rimane quello del tunnel, e qui l'egregio oratore si fa a ricordare che l'idea non è nuova, e che un progetto lo faceva già nel 1870 l'ingegnere Wavone: progetto però che presentava il difetto di affrontare la massima difficoltà dell'opera a lavoro inoltrato, mentre invece il progetto attuale affronta le difficoltà maggiori nel primo stadio dei lavori.

Secondo il progetto Gabelli, il tunnel sarebbe ad un solo binario, e si staccherebbe dal paese di Chianichello in Calabria e nella direzione di Messina. Lateralmente, i lavori s'incomincierebbero con due piani inclinati, nella ragione di 35 per mille, fino a due gallerie, dalle quali partirebbe il rettilineo sottomarino a metri 40 al disotto del livello del mare. Le due vie laterali sopraddette, conducenti rispettivamente dal piano di terra alla profondità dei due pozzi praticati nelle due teste di linea, misurerebbero la lunghezza di quattro chilometri e mezzo ognuna; il rettilineo sottomarino avrebbe la lunghezza di chilometri 4 e 200 metri, e così in totale si avrebbe la lunghezza di poco più che tredici chilometri, cioè neanche la metà della lunghezza del tunnel sotto la Manica.

L'accennata pendenza del 35[1000 nei bracci laterali, e quella del mezzo per mille nel rettilineo sottomarino, agevolerebbero lo scolo delle infiltrazioni nei detti due pozzi laterali.

Quanto al tornaconto economico, presa la parola nel

ristretto senso del prodotto che potrebbe dare il sottopassaggio, non potrebbe essere calcolato mai più di 50 mila lire per chilometro, che è quanto si è calcolato pel tunnel del Gottardo. Anzi puossi ritenere assai lontano questo risultato, giacchè non vi ha alcun tronco fra le linee sicule che sino ad oggi abbia reso più di 14 mila lire per chilometro.

Per altra parte, secondo il progetto Gabelli, la spesa ammonterebbe a 64 milioni.

Le sole perforatrici, egli dice, rappresenterebbero il dispendio di forza di 2,400 cavalli; ma non è una forza presso a poco uguale a quella che occorse per una delle maggiori nostre corazzate? — E 64 milioni, che cosa sono di fronte ai 1,800 milioni occorrenti pel compimento delle ferrovie già votate dal Parlamento?

E la ferrovia Eboli-Reggio a che servirebbe, se non la si completasse col tronco sottomarino? — È da notare che, incominciando i lavori dal lato di Messina, colla spesa di quattro milioni arriviamo al punto in cui il Cortese teme la spaccatura; quindi con soli 4 milioni possiamo assicurarci se il lavoro possa o no essere compiuto. Che se non è possibile attendere dai prodotti della detta opera un interesse congruo alle somme in essa impiegate, è però da notare che qui vi ha un interesse ben più rilevante di quanto lo sia un semplice tornaconto economico. E questo è l'interesse politico, e la serie di vantaggi, sia militari, sia morali, che si avrebbero da un tale collegamento fra la Sicilia e le altre parti del territorio nazionale.

Infine, e ben lo diceva l'on. Marselli, or non è molto, alla Camera, nei moventi delle imprese nazionali ha un legittimo valore anche un certo sentimento di orgoglio, e, se vuolsi, anche un po' di poesia.....

Bisogna pur riconoscere che noi Italiani, nella ingegneria, non siamo gli ultimi. Ora, se noi potremmo intraprendere quella grande opera al pari di quanto siano capaci di farlo altrove, è meglio che vi ci accingiamo noi, invece di attendere che dall'Inghilterra o da altro paese si assuma tale impresa.

SITUAZIONE DEI LAVORI

ALLA FERROVIA DEL GOTTARDO

al 28 febbraio 1882.

In relazione al nostro numero del 22 marzo p. p., ricaviamo dall'ultimo Rapporto mensile N. 111, pubblicato dal Consiglio federale svizzero, la situazione dei lavori alla ferrovia del Gottardo al 28 febbraio 1882.

I. *Grande galleria del Gottardo.*

Durante il mese di febbraio si terminò il secondo strato di ghiaia, e si continuò il rassettamento del binario, nonchè il ricongiungimento delle murature.

Nella sezione di Airolo, l'acquedotto è interamente coperto; la piattaforma del secondo binario (non posato) è dappertutto regolata, ed il binario di servizio trasportato fuori della galleria. Nella sezione di Göschenen restano ancora 300 metri correnti d'acquedotto da ricoprire, e 3,200 m. c. di piattaforma da spazzare definitivamente dal lato esteriore della galleria.

La posa dei cordoni telegrafici è compiuta.

Oltre i lavori sovraindicati, restano da eseguire alcune riparazioni alle murature ed alcuni ricongiungimenti suppletorii, da posare i conduttori definitivi d'aria e di acqua, e da costruire il portale definitivo di Göschenen ed il prolungamento della galleria all'imbocco sud (m. 46.3). Questi due ultimi lavori formeranno oggetto di un appalto speciale.

II. *Linee d'accesso alla grande Galleria.*

Alla fine di febbraio, la situazione dei movimenti di terra, delle opere d'arte e delle gallerie, distintamente per le diverse linee in costruzione, era la seguente:

LINEE	Lunghezza delle sezioni	Lavori preventivati pel 1881	Lavori eseguiti a tutto febb.	p. 0/0
	metri	metri cubi	metri cubi	
a) Movimenti di terra.				
Immensee-Fluelen	31.980	960.900	1,008.830	105
Fluelen-Goeschenen	38.742	1,293.840	1.255.300	97
Airolo-Biasca	45.838	1.697.500	1,616.630	95
Cadenazzo-Pino	16.200	321.390	310.080	96
Giubiasco-Lugano	25.952	553.820	596.780	108
Totale	158.712	4,827.450	4.787.620	99
b) Murature.				
Immensee-Fuelen	31.980	51.530	47.330	92
Fluelen-Goeschenen	38.742	91.190	81.720	90
Airolo-Biasca	45.838	79.510	75.160	95
Cadenazzo-Pino	16.200	34.770	34.820	100
Giubiasco-Lugano	25.952	38.440	38.760	101
Totale	158.712	295.440	277.790	94

LINEE	Lunghezza comprese le teste (1)	VOLTA		PIEDRITTI (2)	
		Lunghezza prevista	Restano da eseguire	Lunghezza prevista	Restano da eseguire
c) Gallerie.	metri	metri		metri	
Immensee-Fluelen	5,586.50	5,364	—	10,597	—
Fluelen-Goeschenen	7,295.80	6,582	304	6,896	17
Airolo-Biasca	8,083.80	6,618	865	7,666	682
Giubiasco-Lugano	3,241.90	3,242	—	6,484	—
Totale	24,208.00	21,806	1,169	31,643	679

(1) Comprese le lievi modificazioni apportate successivamente ai progetti.
(2) Somma dei piedritti di destra e sinistra.

Osservazioni.

Fluelen-Göschenen. — I lavori complementari, accennati nell'ultimo nostro rapporto, saranno cominciati nelle gallerie di Pfaffensprung, di Rohrbach e di Leggistein. Nella galleria di Naxberg, il loro progresso è ancora insufficiente.

Oltre questi lavori, restano ancora da eseguire alcuni calafataggi e ricongiungimenti.

Airolo-Biasca. — I lavori di allargamento complementare, accennati nel nostro rapporto di gennaio, saranno compiuti in marzo nella galleria di Preggio. Nella galleria di Prato, essi non procedono ancora colla voluta celerità. Lo stesso dicasi delle murature per questo ultimo tronco. Nelle altre gallerie elicoidali, la vôlta ed i piedritti fecero bastanti progressi. Però nella galleria di Travi devesi ancora spingere i lavori di rivestimento per giungere a compierli interamente per la metà di maggio.

Oltre i lavori complementari suindicati, restano ancora da eseguire, nelle gallerie elicoidali, alcuni piccolissimi tratti di allargamento in calotta e di strozzo.

I lavori dell'acquedotto e dell'inghiaiamento seguono un

passo normale nelle gallerie di Freggio e di Prato; in quella di Piano-Tondo si potrebbe cominciare a posare il binario verso la metà di aprile.

L'importo dei lavori eseguiti a tutto il mese di febbraio su ciascuna delle linee d'accesso risulta come segue:

LINEE		Preventivo del febbraio 1881	Importo dei lavori eseguiti in base ai prezzi del contratto	
			Totale	per cento del preventivo
Immensee-Fluelen	Fr.	11,145,300	8,221,800	74
Fluelen-Goeschenen	»	22,425,900	17,482,500	78
Airolo-Biasca	»	23,254,700	17,822,700	77
Cadenazzo-Pino	»	2,438,900	1,653,700	68
Giubiasco-Lugano	»	8,127,200	5,605,200	69
Totale	Fr.	67,392,000	50,785,900	75

Il numero degli operaj impiegati in media per ciascun giorno di lavoro durante il mese di febbraio risulta dal seguente prospetto:

LINEE		Gallerie	Altri lavori	Totale
Immensee-Fluelen	N.	»	240	240
Fluelen-Goeschenen	»	139	226	365
Airolo-Biasca	»	1092	172	1,264
Cadenazzo-Pino	»	»	110	110
Giubiasco-Lugano	»	21	426	447
Totale	N.	1,252	1,174	2,426

Informazioni Particolari del *MONITORE*

Nella sera del 9 corrente avvenne un grave infortunio sulla ferrovia Torino-Rivoli.

Il treno 18, composto di una locomotiva, di un carro a bagagli e di 14 carrozze cariche di viaggiatori, giunto felicemente da Rivoli alla Stazione del Baraccone, e da questa ripartito con qualche ritardo (ore 9.5 pom.), poco prima di giungere alla fermata di Pozzo Strada, si divise in due parti, senza che nessuno degli agenti, che scortavano il treno, se ne accorgesse. La divisione avvenne tra la seconda e la terza carrozza.

La locomotiva col carro a bagagli e le due carrozze arrivarono alla fermata di Pozzo Strada, e, dopo brevi istanti, furono raggiunte dalle altre 12 carrozze, che avevano continuato la corsa, trovandosi quel tronco di strada in lieve pendenza.

L'urto derivatone produsse lo sfacelo della prima vettura della seconda parte del treno, la quale era una di quelle del tipo *giardiniere*, nonchè la rottura della traversa di testa e del respingente centrale dell'ultima vettura fermata a Pozzo Strada.

Il pavimento della giardiniera andò a conficcarsi per circa un metro sotto il telaio della vettura contro cui urtò, sollevandola di 30 centimetri circa.

Molte furono le contusioni riportate dai viaggiatori in seguito all'urto assai violento, ma fortunatamente tre soli rimasero feriti con qualche gravità, ed un quarto, che stava sul marciapiede della fermata, fu colpito dal traliccio laterale della giardiniera che andava in frantumi.

Stante il tempo piovoso e l'oscurità della notte, vi fu una confusione indescrivibile: però, appena constatato il fatto, il macchinista proseguì colla locomotiva ed il carro a bagagli per Torino, onde chiedere soccorso. Infatti venne allestito subito un treno, che arrivò sul luogo circa tre quarti d'ora dopo, con un sanitario per prestar aiuto ai feriti.

Questi erano:

Gallea Giuseppe, agente delle ferrovie dell'Alta Italia, che ebbe la frattura in tre parti della gamba sinistra, e fu trasportato all'Ospedale Mauriziano;

Chiodo Giuseppe, fabbro-ferraio, che riportò gravi contusioni al viso ed al torace, e due costole fratturate, e fu trasportato anch'esso all'Ospedale Mauriziano;

Cappello Pietro, sellaio, che riportò contusioni alle gambe, e fu portato al suo domicilio;

Ferrero Angelo, ch'ebbe parecchie contusioni, e si recò da sè medesimo alla propria casa.

Del personale di servizio, composto del macchinista, fuochista, capo-convoglio e frenatore, nessuno ebbe a soffrire, tranne lievi contusioni riportate dal fuochista e dal capo-convoglio.

Le cause dell'accidente non poterono finora essere accertate.

È fuori di dubbio che la divisione del treno avvenne dopo il tratto a forte pendenza, che havvi appena oltrepassato il cavalcavia sulla strada ferrata dell'Alta Italia Torino-Modane, cioè a circa due chilometri e mezzo dalla fermata di Pozzo Strada.

Non si conosce però se siavi stata rottura degli organi d'attacco, oppure se qualche viaggiatore abbia tolto imprudentemente la spina, che attraversa il respingente e che porta pure l'anello di trazione.

Sappiamo che è in corso un'inchiesta amministrativa, ed assai probabilmente l'Autorità giudiziaria inizierà un regolare procedimento per riconoscere su chi pesi la responsabilità di questo grave accidente.

Del resto, è già da troppo tempo che il servizio sulla linea Torino-Rivoli lascia non poco a desiderare, dando luogo a giusti e continui reclami.

Il 24 corr., fra i delegati dei Ministeri dei lavori pubblici, di grazia e giustizia, e di agricoltura, industria e commercio, e la Commissione dei delegati delle Ferrovie dell'Alta Italia, Romane e Meridionali, presieduta dal comm. Borgnini, si terrà in Roma una Conferenza allo scopo di discutere le modificazioni eventuali da introdursi nelle tariffe ferroviarie, di applicazione prossima, secondo le proposte fatte dalla suddetta Commissione, come abbiamo già annunciato.

Con recente provvedimento del Ministero dei lavori pubblici, è stato disposto che siano iniziati gli studii definitivi per la compilazione del progetto di appalto della linea di 4.ª categoria da Castelvetrano a Porto Empedocle, compresa nelle ferrovie complementari autorizzate colla legge del 29 luglio 1879.

Gli studii, di che trattasi, devono essere eseguiti dagli Ufficii del Genio civile di Trapani e di Girgenti, ed è affidata a ciascuno di essi la parte della linea scorrente nella rispettiva provincia.

Dai preventivi di massima la lunghezza della linea

risulterebbe di chilom. 50, ed il relativo costo di L. 6,000,000.

Abbiamo da Firenze che fra la Società italiana per le Strade ferrate Meridionali, nella sua qualità di esercente le linee Calabro-Sicule e come concessionaria della linea da Napoli ad Eboli, e la Compagnia Pullman, salva restando l'approvazione del Governo, fu stipulata la preannunciata Convenzione, mediante la quale la Compagnia Pullman si obbliga a fornire alla Società delle Meridionali, in un termine non maggiore di 12 mesi, 8 vetture-letti del tipo Pullman, da destinarsi sulle linee Napoli-Eboli-Metaponto-Reggio Calabria-Messina-Palermo.

Sappiamo che con la detta Convenzione è riservato di applicare in via di esperimento, ed alle stesse condizioni, lo stesso servizio di vetture anche alla linea Roma-Napoli, qualora possano concretarsi in tale senso le trattative pendenti fra l'Amministrazione delle Meridionali e quella delle Romane.

Dall'Ufficio governativo incaricato degli studii della linea Candela-Fiumara d'Atella è stato presentato alla Superiorità il progetto per l'appalto dei minuti ferri d'armamento occorrenti pel tronco compreso fra Candela e Ponte Santa Venere. L'importo della fornitura è preventivato in L. 38,000.

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha approvato la spesa necessaria per procedere all'impianto di una Stazione provvisoria (fermata) a Tossignano fra Lucca e Porcari, lungo la linea da Lucca a Pistoia.

La Impresa di navigazione Fratelli Mangilli ha sottoposto all'approvazione governativa l'orario estivo delle corse dei battelli sul Lago Maggiore, che deve essere attivato col 1° del prossimo maggio.

Siamo informati che la Giunta municipale di Bellano ha fatto istanza al Ministero dei lavori pubblici per ottenere che siano ordinati nuovi studii onde poter trasportare nella pianura di Caltogno la Stazione ferroviaria prevista nel progetto della linea Lecco-Colico per quell'abitato.

Ci scrivono da Catania che quell'ingegnere-capo del Genio civile, cav. Mantese, sta lavorando attivamente attorno al progetto di appalto del primo tronco della ferrovia da Valsavoia a Caltagirone, onde presentare il progetto stesso alla superiore approvazione prima dello scadere del corrente mese.

Ci scrivono da Milano:

Il Consiglio d'amministrazione delle strade ferrate dell'Alta Italia, ha prese, nella sua ultima seduta, fra altre, le seguenti deliberazioni:

Approvò i preventivi di spesa per la riparazione e resa a tipo moderno di tre locomotive rese inservibili;

Autorizzò l'impianto della soneria elettrica ai dischi della Stazione di Novara;

Approvò il preventivo di spesa per modificazione dei binarii nella Stazione di Milano Porta Ticinese, e l'impianto nella medesima dell'apparecchio di sicurezza Saxby e Farmer.

Risultato delle aste per appalto di nuovi tronchi delle ferrovie complementari approvate con la legge del 29 luglio 1879.

5 *aprile*. — *Fatali* per l'appalto del tronco Galatone-Alezio, della linea di 3ª categoria Zollino-Gallipoli — Deliberato provvisoriamente al signor Missaghi Giovanni, col ribasso del 6 per 0[0 sulla somma del primo deliberamento, ossia per L. 302,288.49. L'asta definitiva avrà luogo il 25 del corrente mese. (V. *Notizie ferr. ital.*).

5 *aprile* — *Primo esperimento d'asta* per l'appalto del tronco dal chilometrico 29 + 500 al chilom. 31 + 112 della linea di 3ª categoria da Viterbo ad Attigliano — Deliberato provvisoriamente al signor Boschi Vincenzo per la somma di L. 1,193,225.88, ossia col ribasso del 12.60 per 0[0 su quella di appalto. La scadenza dei *fatali* è stabilita pel 25 del corrente mese.

Dalla Direzione tecnica governativa per le ferrovie in Reggio di Calabria è stato presentato al Ministero dei lavori pubblici il progetto di appalto pel tronco di ferrovia da Palmi a Gioia, della ferrovia Reggio-Castrocucco.

Intorno a questo progetto ci vengono comunicati da Reggio i seguenti particolari.

Il tronco ha la lunghezza di m. 8,226, e l'importo totale dei lavori di costruzione del medesimo sono preventivati in L. 2,270,600, delle quali per opere da appaltare L. 1,922.600; e per provviste e lavori diversi ed impreveisti da eseguirsi a cura diretta dell'Amministrazione governativa, L. 348,000. — La fornitura del materiale di armamento e le espropriazioni sono escluse dall'appalto.

Il costo medio chilometrico del tronco viene a risultare di lire 276 mila.

L'opera d'arte maggiore da eseguirsi consiste in un grande viadotto sul Petrace, in tre travate metalliche, le laterali di m. 52.67 e quella intermedia di m. 60. Inoltre, in continuazione delle travate sono progettati 4 archi in muratura, due per parte, della luce di m. 16 ciascuno.

Le opere d'arte minori sono 15, così ripartite: 10 da 1 m.; 1 da m. 1.50; 3 da 2 m. e 1 da 3 m.

Fra le altre opere preventivate sono comprese le seguenti: una galleria, detta di Malopasso, della lunghezza di m. 417; 11 cantoniere, delle quali 6 doppie e 5 semplici; 5 passaggi a livello, ed una Stazione per l'abitato di Gioa-Tauro.

La livelletta massima adottata nell'altimetria del tronco è quella del 13 per mille. In orizzontale vi sono soli 280 metri, il resto della lunghezza è tutto in pendenza.

Gli allineamenti retti hanno in complesso la lunghezza di m. 4,400; ed il raggio minimo delle curve è limitato a m. 300.

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 3 all'8 corrente.

Furono, tra gli altri, approvati:

Un progetto per l'allacciamento della ferrovia Sassuolo-Modena-Mirandola-San Felice-Finale con la rete dell'Alta Italia nella Stazione di Modena;

Un progetto per la sistemazione del tratto Mela-Grottamurata, nel tronco Platani-Grottamurata della strada nazionale da Palermo a Girgenti per Corleone e Bivona, in provincia di Girgenti;

Un progetto per l'allargamento e sistemazione del tratto della strada nazionale del Tonale entro l'abitato di Ponte di Legno, compreso tra la Casa Carettoni e la piazza comunale, in provincia di Brescia;

Un progetto di rampe di accesso e di allargamento del ponte ferroviario sul torrente Zammataro per la strada provinciale Messina-Catania, tra Fiume Freddo e Calatabiano, in provincia di Catania;

Un progetto di rampe di accesso e di allargamento del ponte ferroviario sul torrente Carrabba per la strada provinciale Messina-Catania, presso Mascali, in provincia di Catania;

Ed un progetto per lavori di ritiro, rialzo ed ingrosso in quattro tratte dell'argine sinistro del Livenza, dalla località Lovere sin presso l'abitato di Meduna, in provincia di Treviso.

Furono pure approvati i piani generali:

Per le Stazioni di Bonefro, di Sant'Elia-Ripabottani, di Campolieto e di Matrice, e per la fermata di Ripalimosano, lungo la ferrovia Termoli-Campobasso;

E per le fermate di Bregano-Travedona e di San Giano, lungo la ferrovia da Gallarate a Laveno.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Novara-Pino. — Alle ore 10 ant. del 19 corrente mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma, e presso le Prefetture di Milano, Como e Novara, si addiverrà simultaneamente all'incanto per lo appalto delle opere e provviste occorrenti all'armamento ed accessorii della via e delle Stazioni della linea ferroviaria Novara-Pino, per la presunta somma di L. 210,000.

Il tempo utile pel compimento dei lavori è di giorni trenta, e quindici dalla consegna delle diverse tratte di linea.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 10,500, ed in lire 21,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia Parma-Spezia. — Alle ore 10 ant. del 17 corrente mese, presso il Ministero suddetto e presso la Prefettura di Parma, si addiverrà simultaneamente allo incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti per la costruzione dei fabbricati delle Stazioni, case di guardia, chiusura di piazzali, e dei passaggi a livello nel tronco da Parma a Fornovo della ferrovia Parma-Spezia, per la presunta somma di L. 380,000.

I lavori dovranno intraprendersi tosto dopo la regolare consegna, per dare ogni cosa compiuta nel termine di mesi cinque. Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 15,000, ed in lire 40,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

— Alle ore 10 ant. del 24 detto mese, presso il Ministero e Prefettura suddetti, si addiverrà simultaneamente all'incanto per lo appalto delle opere e provviste occorrenti per l'armamento della via e delle Stazioni nel tronco Parma-Fornovo della ferrovia Parma-Spezia, ed ampliamento dell'argine stradale all'innesto coll'attuale Stazione di Parma, per la presunta somma di L. 377,752.70.

I lavori dovranno intraprendersi e compiersi come sopra.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 15,000, ed in lire 40,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D P.

Ferrovia Zollino-Gallipoli. — In seguito alla diminuzione di lire 6 per cento, fatta in tempo utile sul presunto prezzo di L. 321,583.50, ammontare del deliberamento susseguito all'asta tenutasi il dì 8 marzo p. p. per lo appalto delle opere e provviste occorrenti per la costruzione del tronco della ferrovia Zollino-Gallipoli, compreso fra Galatone ed Alezio, della lunghezza di m. 10,900, in provincia di Lecce, (escluse le espropriazioni stabili, l'armamento e il materiale fisso per le Stazioni), si procederà alle ore 10 antimeridiane del 28 corr., presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Lecce simultaneamente, al definitivo deliberamento a chi risulterà il migliore oblatore in diminuzione della presunta somma di L. 302,288 49, a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 17,000, e quella definitiva in L. 30,000, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia Adriatico-Tiberina. — Un Comizio popolare tenuto in Città di Castello, ed al quale presero parte le Associazioni operaie locali, la rappresentanza municipale e circa 500 cittadini di ogni classe, deliberò di rivolgere domanda alle Deputazioni delle Provincie interessate e specialmente a quella dell'Umbria, perchè vogliano unirsi in convegno in Roma al più presto possibile, onde promuovere la costituzione del Consorzio, il quale dovrà chiedere al Governo la concessione della linea Adriatico-Tiberina, tanto desiderata per l'interesse della nazione e di quella ubertosa valle fino ad ora dimenticata.

Ferrovie nella provincia di Bologna. — Si ha da Bologna, 9, che quella Deputazione provinciale ha firmato l'8 corr. un compromesso col sig. Emilio Monnom per la costruzione e l'esercizio delle nuove linee ferroviarie Bologna-Budrio-Portomaggiore e Medicina-Massalombarda.

La Deputazione ha immediatamente chiesto al Governo la concessione di dette due linee, e in pari tempo ha fatto l'offerta dell'anticipazione degli 8|10 per la costruzione del tronco Bologna-S. Felice.

Tramways di Verona. — Il Consiglio provinciale di Verona ha deliberato di continuare attive pratiche per la costruzione della tramvia Verona-Cologna per San Giovanni Lupatoto, Zevio, Ronco, Albaredo e Cucca; di prendere in considerazione la domanda di sussidio di L. 25,000 per la tramvia Cologna-Minerbe-Legnago; ma di non poter prendere in considerazione la domanda di sussidio di lire 50,000 per la tramvia Albaredo-Ronco-Zevio.

Tramways di Firenze — La *Nazione*, del 6, scrive: Al seguito dei provvedimenti con molta energia presi dalla Società dei *tramways* di Firenze per rimuovere gli inconvenienti che diedero motivo alla misura proibitiva dell'esercizio a trazione meccanica, il servizio dei *tramways* a vapore venne ripreso il 5 tra Firenze e Prato.

Questa risoluzione si deve all'accordo passato fra le Autorità ed il proprietario delle linee sig. Otlet, il quale, assente da Firenze, non potè prevenire in tempo i lamentati inconvenienti.

Tramways Bari-Barletta. — Di questa linea, della totale lunghezza di chil. 65, è assuntrice, com'è noto, la Società generale dei *tramways* di Bruxelles. La prima sezione da Bari a Bitonto, di 15 chil., è stata inaugurata con pompa il 31 marzo p. p. Le altre sezioni, che sono quasi ultimate, saranno ben presto aperte all'esercizio.

Tramways d'Alessandria. — Scrivono da Alessandria, che quel Consiglio provinciale ha, con grande maggioranza, riconfermato il voto favorevole dato il 16 settembre 1881, circa la tramvia Alessandria-Quargnento-Altavilla. Si spera che il Ministro dei lavori pubblici, tenendo questa volta nel debito conto le deliberazioni del Consiglio provinciale, vorrà senz'altro mettervi il suo *nulla osta*.

Si è poi costituito un Comitato all'intento di promuovere la costruzione di una tramvia Alessandria-Felizzano-Viarigi-Moncalvo. Di quale utilità possa essere questa linea, pochi possono intendere; poichè Solero e Felizzano hanno un completo e comodo servizio ferroviario; Viarigi, Montemagno e gli altri Comuni fino a Moncalvo hanno in prospettiva la linea Alessandria-Altavilla, cioè due terzi di strada fatti senza spesa. Per chi dunque si farebbe la detta linea? Per Quattordio e Piepasso, con quale vantaggio per Alessandria, Moncalvo e gli altri Comuni, ognuno può immaginare.

Ferrovie dell'Alta Italia. — La Direzione dell'Esercizio ha pubbicato quanto segue:

Nell'intento di facilitare maggiormente i trasporti dei *vini* e degli *olii in botti*, di conformità a deliberazione del Consiglio d'amministrazione, si previene il pubblico, per opportuna norma, che la sovratassa per le spedizioni di olii e di vini in botti, caricate in vagoni chiusi, come dal precedente Avviso in data 24 agosto 1880, non sarà più applicata, a partire dal 15 corrente mese.

Inoltre. a cominciare dallo stesso giorno, le spedizioni dei liquidi sovraindicati in botti saranno caricate possibilmente in vagoni chiusi, ed in mancanza di questi, in vagoni aperti con copertone, senza pagamento di nolo pel copertone stesso.

L'Amministrazione avverte poi che essa non intende con ciò di assumere alcun impegno per la fornitura di vagoni chiusi, piuttosto che aperti e muniti di copertone; e che non potrà essere favorevolmente accolto alcun reclamo al riguardo, nè sarà accordato qualsiasi indennizzo per pretesi danni, ecc., derivanti dal carico di tali liquidi in vagoni aperti con copertone, anzichè in vagoni chiusi.

Per effetto di quanto sopra, resta abrogato interamente il detto Avviso 24 agosto 1880.

Indennità ferroviarie. — La Corte di cassazione di Roma, chiamata testè a pronunciarsi in una causa di indennità dovute dalle Amministrazioni delle Ferrovie Romane e dell'Alta Italia ad un commerciante per smarrimento di merci, contrariamente allo statuito dal Tribunale di commercio di Roma, sentenziò non dovere le Ferrovie altra indennità che quella di L. 5 al chilogramma, se la spedizione avvenne a grande velocità, e di L. 2, se la spedizione fu fatta per la piccola, qualunque fosse il valore effettivo della merce.

Il Tribunale di commercio aveva invece statuito che la indennità dovesse corrispondere al valore effettivo della merce andata dispersa.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Secondo il *Boten der Urschweiz*, in seguito ad invito del Dipartimento federale delle ferrovie, venerdì scorso ebbe luogo in Göschenen una Conferenza fra i delegati del Consiglio federale e quelli dei Governi dei Cantoni d'Uri, Svitto e Ticino, affine di stabilire delle identiche prescrizioni di sicurezza e di polizia per l'esercizio della trazione del legname (*boe)* lungo la ferrovia del Gottardo nei tre Cantoni Il Consiglio federale era rappresentato dai signori cons. federale Welti ed Hertenstein; il Governo d'Uri dal landamano Muheim e cons. di Governo Furrer; il Governo di Svitto dai signori cons. di Governo Suter ed Audermaur, il Governo del Ticino dai signori presidente del Consiglio di Stato Antognini e ispettore forestale cantonale Zarro; e la Ferrovia del Gottardo dal sig. Dietler direttore. Erano pure presenti alla Conferenza i signori Ispettore della ferrovia del Gottardo Dapples, l'ing. in capo Bridler, e l'ispettore forestale Coaz, oltre gli ingegneri centrali e delle sezioni della linea Immensee-Lugano.

In questa Conferenza vennero pure scambiate delle idee circa la quistione degli indennizzi da pagarsi eventualmente ai privati od alle Corporazioni per spese o inconvenienti, che potessero derivare a questi nell'esecuzione delle misure regolamentari di sicurezza a favore della linea ferrata.

Ferrovia del Monteceneri. — Il 10 corr. ebbe luogo la preannunciata inaugurazione.

La partenza da Lugano del treno inaugurale ebbe luogo alle ore 8,20 ant.; l'arrivo a Bellinzona alle 9.30. Il treno si componeva di undici carrozze

Il treno ufficiale è partito da Bellinzona alle ore 10,45, pavesato ed inghirlandato. Esso si componeva di venti vagoni e due macchine.

Il tunnel del Monteceneri fu percorso felicemente in quattro minuti.

L'arrivo del convoglio a Lugano è così descritto dalla *Gazzetta Ticinese:*

L'arrivo alla Stazione di Lugano assume le proporzioni di un trionfo. La popolazione accorsa è innumerevole; tutto l'ampio piazzale è affollato di signore e cittadini accorsi dai due distretti sottoceneriui e dalla vicina Italia. Si scorgono molte bandiere di Società cittadine ed i civici pompieri. La Società filarmonica luganese. l'Unione, saluta l'arrivo.

Il cannone tuona sulle sponde del Ceresio, e gli risponde il suono di tutte le campane della città, gli evviva della popolazione. Ordinato il corteggio, alle cui testa prendono posto le due bande di Lugano e di Bellinzona riunite, si scende in città, passando per le contrade letteralmente stipate di gente; a quasi tutte le finestre sventolano bandiere.

Giunti al Municipio, le Autorità federali e cantonali sono accolte all'ingresso ed accompagnate nelle sale municipali dal Sindaco della città, l'egregio signor avvocato C. Battaglini, il quale, offrendo il vino dell'ospitalità, ricorda brevemente la storia ferroviaria del nostro paese, e chiude propinando alla Confederazione, al Cantone. ed agli Stati sussidianti la Ferrovia del Gottardo.

Poi si riparte per l'*Hôtel Washington*, ove ha luogo il pranzo ufficiale della festa.

Ferrovie francesi. — Il Ministro dei lavori pubblici ha autorizzato la Compagnia ferroviaria del Sud-Est all'apertura all'esercizio della linea da La Cluze a Bellegarde. Questa linea ha la lunghezza di 27,678 m.

Ferrovie della Serbia. — Il contratto, preparato dal *Comptoir d'Escompte*, è stato approvato dal Governo nei suoi termini definitivi, salvo sempre le necessarie ratifiche.

Le basi sono simili a quelle formulate nel primitivo contratto, firmato dal signor Bontoux. Nondimeno una diminuzione sul costo dei lavori è stata acconsentita dai nuovi concessionarii (30,000 fr. al chil.); dimodochè il Governo serbo troverà, con questo mezzo, un compenso alla perdita eventuale del suo credito verso l'*Union générale*.

Ferrovia dell'Argentina. — Scrivono da Buenos Ayres, 8 marzo, al *Commercio* di Genova:

Proseguono alacremente i lavori ferroviarii, tanto sulla linea Andina, come su quella del Nord, e questi lavori adducono nuova attività e vita di industrie e di traffici in luoghi ricchi di prodotti naturali, avvicinandoli ai maggiori centri di consumo.

La vaporiera fra poco saluterà San Luigi, messaggera di civiltà e di ricchezza. Le provincie di Cuyo attendono a braccia aperte quel nunzio della loro redenzione economica, per poter quindi sicuramente e facilmente inviare a Buenos Ayres, e da Buenos Ayres, con breve intervallo, ai mercati esteri, dopo aver soddisfatti i bisogni del consumo locale, i loro vini, i loro cereali, le loro materie tessili, i loro svariati prodotti minerali.

Notizie Diverse

Esposizione generale italiana del 1884. — Ieri ebbe luogo in Torino, al palazzo Carignano, la terza riunione del Comitato generale per la Esposizione, sotto la presidenza del Sindaco senatore Ferraris.

S'occupò di tre questioni, cioè:

Degli edifizii ed opere che debbono servire di sede all'Esposizione;

Del sussidio da domandarsi al Governo;

Dei rapporti fra le Commissioni ed il Comitato centrale.

Sul primo punto fu accettata, senza discussione, la proposta della Commissione tecnica e del Comitato esecutivo, che non si sottopongano a concorso i progetti per gli edifizii; che si affidi invece questo incarico ad un distinto architetto, mediante adeguato compenso, con che ne assuma tutta la relativa responsabilità.

Quanto alla seconda questione, considerato che il Go-

verno nel 1869 aveva già promesso un sussidio di 3 milioni per una Esposizione internazionale in Torino; considerato che l'area che si calcola di occupare per l'Esposizione sarà almeno di 80,000 metri quadrati; considerato che si può sperare dagli espositori, in questa seconda Esposizione italiana, un maggior concorso che a quella di Milano; considerato anche il maggior contributo delle pubbliche sottoscrizioni; si deliberò, secondo la proposta del Comitato esecutivo, di domandare al Governo che dia almeno la metà del sussidio promesso nel 1869, cioè lire 1,500,000.

La terza questione sollevò una vivissima discussione. Trattavasi di decidere se i membri delle varie Commissioni dovessero essere aggregati al Comitato centrale, o rimanerne esclusi; e se il Comitato esecutivo dovesse rimanere inalterato, dopochè furono introdotti nuovi membri nel Comitato generale.

Dopo spiegazioni del Comitato esecutivo, si approvò finalmente un ordine del giorno proposto da questo e così concepito:

« L'adunanza, sentite le spiegazioni del Comitato esecutivo, riservandosi di deliberare sulle proposte individuali che il Comitato stesso sarà per fare, a termini dell'art 3° del regolamento generale, di aggiungere altri membri al Comitato generale, mentre si associa all'omaggio di gratitudine esternato dal Comitato esecutivo alle Commissioni, e confida sulla necessaria e così importante loro cooperazione, passa all'ordine del giorno. »

Lavori edilizii a Napoli. — Si ha da Napoli, 4: La *Società del Credito immobiliare* ha pressochè ottenuto dal nostro Municipio, per essere rimasta sola concorrente, l'impresa del riordinamento della piazza del Municipio. È un lavoro valutato a sette milioni, che la Società suddetta eseguirà, credesi, per mezzo della *Società veneta di costruzioni*, e che dovrà essere compiuto in due anni.

Si tratta d'abbattere alcune case e costruirne altre, tra il palazzo del Municipio, il porto ed il Castel Nuovo. Tra i nuovi edificii vi saranno le sedi nuove del Banco, della Banca nazionale e della Camera di commercio.

Consorzio degli Istituti di emissione. — I rappresentanti degli Istituti d'emissione, già componenti il Consorzio, nella riunione straordinaria del 5, hanno nominato il Direttore generale della Banca Nazionale, commendatore G. Grillo, a terzo delegato, coi signori commendatori Bernardo Tanlongo e V. CucinIello, per la liquidazione del detto Consorzio, in sostituzione al compianto comm. Carlo Bombrini.

Società industriali ed istituti di credito. — Con R. Decreto del 16 marzo p. p. (*Gazz. Uff.* del 5 corr.), la Società anonima per azioni al portatore, sedente in Roma col titolo di *Navigazione generale italiana (Società riunite Florio e Rubattino)*, col capitale nominale di 100 milioni di lire, diviso in 200,000 mila azioni da L. 500 ciascuna, colla durata di 30 anni, decorrendi dal 1° luglio 1881, e collo scopo dell'esecuzione dei servizii postali marittimi, concessi dallo Stato italiano alle due Società Florio e Rubattino, nonchè di ogni operazione di navigazione e di trasporto marittimo e d'altre operazioni affini, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto, come pure la nomina del signor Rodolfo Höfer a gerente della Società, sotto la piena osservanza di tutte le prescrizioni contenute nel suddetto decreto.

Esperimento d'incombustibilità. Il *Popolo Rom.* del 7, dice che, per invito del colonnello del Genio, signor De-Benedictis, si è fatto in casa del medesimo a Roma un altro esperimento d'incombustibilità con la vernice, sistema Madami, a base d'amianto.

Vi assistevano il colonnello marchese De La Penne, il maggiore Mauri capo-sezione al Ministero della guerra, il capitano Pescetto, ed altri ufficiali.

L'esperimento si effettuò col mezzo di due cassette di legno in forma di buste, precedentemente spalmate con la detta vernice. Vennero prima imbevute di petrolio, quindi incendiate; e, quantunque la fiamma fosse senza tregua alimentata da materie infiammabili, pure restarono perfettamente illese; come pure nulla ebbe a soffrire una quantità di carta racchiusa nelle cassette, durante tutto il tempo che le medesime si trovarono sotto la potente azione del petrolio e dell'acqua ragia.

Gli egregi periti, che assistevano alla prova, restarono oltremodo soddisfatti del successo, tanto che, concordi, ebbero a dichiarare che la vernice preparata dal Madami di Nocera Umbra offre tutte quelle garanzie che sono desiderabili a salvare dall'incendio locali che, per propria natura, possono andarvi soggetti.

Canale di Panama. — Scrivono da Nuova York, 17 marzo, alla *Perseveranza:*

Vi ho parlato nelle mie corrispondenze dell'anno scorso come, fra i progetti sorti per fare concorrenza a quelli di Lesseps, vi fosse quello di un certo capitano Eades, che si proponeva di costrurre una ferrovia attraverso l'istmo di Tehuantepec e di far trasportare su questa i bastimenti da una parte all'altra dell'Oceano.

Ora questo progetto ha fatto strada; ed il Comitato del Senato ha votato di presentare un rapporto favorevole alla domanda di sussidio per la costruzione di questa ferrovia. Il signor Eades domanda, come sovvenzione, 250,000 franchi, coll'obbligo di trasportare *gratis* i bastimenti e la posta dello Stato, una volta che la ferrovia sarà costruita. La stampa è però unanime nel gridare contro lo sperpero del pubblico tesoro in un progetto, che pare il frutto della mente d'un pazzo o d'un mariuolo. — Il capitano Meade intanto ha mandato al Segretario della marina il suo rapporto, in data di Panama 1° marzo, esponendo i risultati delle sue osservazioni sopra l'istmo e dei cambiamenti avvenuti da undici mesi. Egli dice che la Compagnia del Canale ha preparato tranquillamente la bisogna gigantesca che si è imposta, e ha di già compiuta una gran parte del lavoro preliminare, sicchè nulla lascia dubitare del successo completo della grande opera.

— I giornali inglesi dicono poi, che la comunicazione fatta al Ministro della marina degli Stati Uniti dal capitano Meade, comandante del *Vandalia*, dà il risultato delle sue osservazioni personali sull'istmo di Panama. Egli dice che la Compagnia si pose a lavorare senza rumore alla preparazione del suo gigantesco assunto, e che ha già compiuto un grande lavoro preliminare.

Parecchi dei principali impiegati della Compagnia soccombettero alle febbri locali ed alla mancanza di cure convenienti. Vi ebbero pure parecchi morti fra gli impiegati inferiori, ma il loro numero fu grandemente esagerato dalla stampa americana. L'intiera linea venne sbarazzata dagli alberi e dai cespugli per una estensione di 300 m. Ora cinquanta miglia (80 chilometri), di boschi e cespugli rasati in quel paese costituiscono un lavoro immenso. Lungo tutta la linea, la Compagnia ha costrutto delle stazioni e dei villaggi per i suoi operaj.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nei valori ferroviarii si ebbe, la scorsa settimana, qualche miglioramento, per quanto non dessero argomento a molta attività nel mercato. Le Azioni della Società delle Meridionali si negoziarono da 465 a 473 per chiudere a 470, le Obbligazioni meglio trattate del solito vennero quotate a 273.50 ex-coupon. Le Sarde, della serie A, vennero segnate a 271.75 ex-coupon; quelle della serie B, a 274.50; le nuove a 272.50, decorrenza 1° aprile. Le Azioni Romane ebbero qualche denaro a 152 e 152.50. Nominali le Palermo-Trapani a 275.50 ex-coupon, le altre di seconda emissione a 272.50; le Pontebbane a 442; le Meridionali austriache a 285.

A Parigi, le Lombarde negoziate a 301.25 e 302.50; le Obbligazioni a 280; le Vittorio Emanuele a 280 e 281. Le Azioni Ferrovie Romane stazionarie sul 146; le Obbligazioni sul 286,

CONVOCAZIONI

Società generale per illuminazione a gaz. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 27 corrente in Roma (via del Corso, 173) pel rapporto del Consiglio d'amministrazione sulla situazione degli affari sociali, per la relazione dei sindaci, per approvazione del bilancio 1881, e per la nomina di consiglieri e sindaci pel 1882.

Società anonima italiana per acquisto e vendita di beni immobili. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 4 maggio p. v. in Roma (via Due Macelli, 31), per la relazione del Consiglio d'amminitsrazione e dei revisori dei conti, per l'approvazione del bilancio 1881, e per la nomina di amministratori e revisori dei conti pel 1882.

Avvisi d'Asta

Sino al mezzodì del 17 corrente, presso il Municipio di Oristano (provincia di Cagliari), si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della costruzione della condotta d'acqua dalle sorgenti di *Bau-nou* presso Boncreado ad Oristano e per la distribuzione della medesima in città, in diminuzione dell'importo di L. 404,604.77, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 30,731.08 in valuta legale.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Grosseto, si procederà ad una 2° asta (annullata la 1ª), per l'appalto dell'escavo del fondo del canale 1°. Diversivo d'Ombrone, dal ponte Tura al Ponte Nuovo, per la lunghezza di m. 8,955, per la presunta somma di L. 48,810. Deposito interinale lire 2,500, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Torino, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della provvista di chilogr. 24,400 di ferro in filo, lamiera e verghe, per l'importo complessivo di L. 11,015. Consegna entro 50 giorni. Deposito cauzionale L. 1,200 in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione medesima, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della provvista di chilogr 34,600 di ferro in verghe sagomato, e di chilog. 7,200 di acciaio fuso in verghe sagomato, per il complessivo importo di L. 23,740. Consegna entro 75 giorni in 2 rate, la 1ª entro 35 giorni e la 2ª entro 40. Deposito cauzionale L. 2,400 come sopra.

— Sino al mezzodì del 18, presso il Municipio di Genova, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto dell'arginamento della riva sinistra del torrente Bisagno, e costruzione di ponte sul Foreggiano a Marassi, in diminuzione della somma di L. 90,436.50, così ridotta pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Potenza, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della manutenzione (dal 1° aprile 1882 al 31 marzo 1885) del tratto della strada nazionale, detta di Matera, compreso fra il Toppo di Laviano e l'innesto con la rettifica, della lunghezza di m. 35,390.50, in diminuzione dell'annuo canone di L. 13,512.99, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 700, cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare in Napoli, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto dei lavori di rifiorimento con massi naturali ed artificiali delle scogliere del Molo militare dell'Arsenale marittimo, seno del Molosiglio e Caserma Reale Equipaggi, per la presunta somma di L. 75,000. Lavori da eseguire al più tardi nel triennio 1882-84. Deposito cauzionale L. 7,500 in contanti o rendita D. P.

— Sino al mezzodì del giorno 19, presso la Direzione del Genio militare di Alessandria, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto dell'ampliamento del quartiere S. Filippo in Fossano, sull'importo di L. 130,000, ribassato dell'1 per 0|0 nell'incanto precedente. Lavori da eseguire entro 300 giorni dalla consegna. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Torino, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto dei lavori d'alzamento di un piano nel fabbricato del Panificio militare in Torino, sul prezzo di L. 22,000, ribassato di L. 1,50 p. 0|0 nel precedente incanto. Lavori da eseguire entro 120 giorni. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 20 detto mese, presso la Direzione del Genio di Firenze, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione d'una strada carreggiabile tra la strada della Valle del Campone ed il Poggio Grotta del Monte Argentaro presso Porto S. Stefano, in diminuzione dell'importo di lire 47,502.37, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito cauzionale L. 5,000 in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Martina Franca (provincia di Lecce), si terrà un'asta per l'appalto di una 2ª sezione di lavori nel Cimitero comunale, per il presunto importo di L. 41,367.40. Lavori da eseguire entro 20 mesi dalla consegna. Deposito interinale L. 4,500 in biglietti di Banca o rendita D. P.

— Il 22 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Campobasso, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della sessennale manutenzione di varii tronchi di strade provinciali, della complessiva lunghezza di chil. 125, in diminuzione della presunta somma di L. 391.23 al chil., così ridotta pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 5,000, cauzione definitiva eguale a due annate del canone in ragione di L. 450 al chilom., ossia in complesso L. 112,500; il tutto in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Piacenza, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori della nuova Barriera Sant'Andrea, per il presunto importo di L. 46,700. Lavori da eseguire entro 4 mesi dalla consegna. Deposito interinale lire 2,000, cauzione definitiva L. 4,000, oltre L. 700 per spese d'asta e contratto, il tutto in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Campobasso, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del 1° tronco fra Campomarino-Portocannone della strada provinciale da Pietracatella a Campomarino, della lunghezza di m. 5,064.58, in diminuzione dell'importo di lire 68,545.23, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro due anni. Deposito interinale L. 3,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Sanremo, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto dei lavori di prolungamento di via Roma, in diminuzione dell'importo di L. 50,389.17, così ridotto pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 24 detto mese, presso la Direzione del Genio militare di Piacenza, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di prolungamento delle tettoie sul piazzale della Fiera in Vigevano, per materiali d'artiglieria e laboratorio, per l'importo di lire 40,000. Lavori da eseguire entro 180 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 4,000 in contanti o rendita D. P.

— Nel giorno 25, presso la Direzione d'artiglieria della Fonderia di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di legnami diversi da lavoro, per il complessivo importo di L. 12,830. Consegna entro 50 giorni. Deposito cauzionale L. 1,300 in contanti o rendita D. P.

— Il 26 detto mese, presso la Prefettura di Reggio Emilia, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto per la costruzione del tronco della strada provinciale delle Radici, come preso fra il ponte sul torrente Poggioli del Bue ed il casolare di Mandriolo, della lunghezza di m. 7154.30, in diminuzione dell'importo di L. 74,675.40, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 5,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

Appalti deliberati.

L'Impresa industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto, per conto dell'Impresa De Lorenzi, N. 7 ponti metallici pel tronco Mestre-Portogruaro, ed un ponte sul Piave, di m. 141.200, in 3 campate, con fondazioni ad aria compressa.

G. PASTORI *Direttore-proprietario, responsabile.*

ANNUNZI

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA
per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi

Si rende noto che nella pubblica estrazione della lettera rappresentante la ventesimasettima serie delle Obbligazioni dei tabacchi da rimborsarsi dal 1° luglio 1882 prossimo venturo, che, giusta l'avviso inserito nella *Gazzetta Ufficiale* del 13 Marzo ultimo scorso, num. 61, ha avuto luogo negli Uffici centrali della Regìa quest'oggi, 1° aprile, la serie rimasta estratta fu quella controdistinta dalla lettera *Y*.

Roma, 1° aprile 1882.

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA
per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi

AVVISO D'ASTA per l'approvvigionamento di alcune specie di tabacco in foglia.

Il Consiglio d'amministrazione della Società avendo deliberato di procedere all'acquisto di alcune specie di tabacco in foglia, col mezzo della concorrenza, ed in base ad apposito Capitolato d'oneri, in data 18 marzo 1882,

Notifica:

Che il giorno 26 del p v. mese di maggio 1882, alle ore 11 antimeridiane, sarà tenuto in Roma, nel locale dell'Amministrazione centrale della Società, in via Due Macelli, n. 79, un pubblico appalto col metodo delle schede segrete, per la aggiudicazione di ciascuno dei lotti indicati nella sottoposta Tabella.

L'appalto sarà regolato dalle norme seguenti:

Il tabacco di ogni specie dovrà essere degli ultimi due raccolti 1880 e 1881, conforme ai tipi stabiliti dall'Amministrazione ed ostensibili all'Ufficio d'Economato presso l'Amministrazione centrale della Regìa. Quelli della Virginia saranno ostensibili altresì a Richmond e a Nuova York, quelli dell'Ohio a Baltimora e a Nuova York, quelli del Kentucky e Clarkswille a Nuova York, e quelli dell'Olanda ad Amsterdam, presso i rispettivi Consolati od Agenzie consolari d'Italia. Inoltre i tipi di Virginia e di Kentucky saranno ostensibili nei Magazzini in San Pier d'Arena, e del solo Kentucky anche nel Magazzino di Livorno e nelle Manifatture di Napoli e Palermo.

Detti tipi, cioè Virginia, Kentucky, Clarkswille, Ohio ed Olanda, sono depositati rispettivamente presso i detti Consolati od Agenzie consolari, Magazzini e Manifatture a solo titolo d'informazione, non riconoscendo l'Amministrazione della Regìa altri tipi per base dell'appalto all'infuori di quelli depositati presso il suddetto Ufficio di Economato.

L'appalto sarà presieduto da uno dei membri del Consiglio di amministrazione.

Il delegato governativo vi assisterà personalmente o per mezzo di un suo rappresentante.

All'aprirsi della seduta verranno deposti sul tavolo della Presidenza tanti pieghi suggellati quanti sono i lotti, e ciascun piego conterrà il massimo del prezzo fissato dall'Amministrazione.

Le offerte dei concorrenti all'asta per essere valide dovranno:

1° Essere presentate in piego suggellato alla Presidenza dell'appalto nel giorno prestabilito e non più tardi delle ore 11 e 1/2 antimeridiane.

2° Essere divise per ciascuno dei lotti determinati dalla tabella con indicazione del luogo di consegna.

3° Essere stese sopra carta da bollo e redatte in conformità del modello annesso al Capitolato d'oneri, con indicazione in tutte lettere dei prezzi

richiesti per ciascuna qualità di tabacco, a norma dei tipi, nonchè il prezzo medio risultante dall'applicazione dei prezzi parziali alle quantità fisse per ciascun tipo, e firmate dall'offerente o dal procuratore, accompagnate in questo ultimo caso da regolare atto di procura.

4° Essere garantite mediante deposito fatto dall'offerente, o per conto di lui, nelle Casse della Società, di una somma non minore del 5 per 100 del valore della fornitura, che potrà essere fatto in contanti o in rendita inscritta sul Gran Libro del Debito pubblico o in altri titoli garantiti direttamente dallo Stato, calcolati questi e quella al valore di Borsa del giorno antecedente a quello dell'asta, o in Obbligazioni della Regìa calcolate al valore nominale.

Gli offerenti dovranno indicare la persona che intendono proporre come rappresentante per la esecuzione della fornitura.

I depositi potranno essere fatti dalle ore 9 alle 12 meridiane nei tre giorni antecedenti, e dalle ore 9 alle ore 10 antimeridiane in quello stabilito per l'asta.

Le offerte presentate non potranno essere ritirate.

Alle ore 11 1/2 antim. cesserà il tempo utile per il ricevimento delle offerte, ed il Presidente all'asta procederà senz'altro, in unione al delegato governativo, o suo rappresentante, all'apertura delle offerte già presentate.

Le offerte aperte dal Presidente saranno numerate e controsegnate dal notaro assistente all'asta.

Dopo ciò il rappresentante la Regìa ed il delegato governativo si ritireranno dalla sala destinata all'asta per esaminare le offerte e deliberare.

Il delegato governativo, o suo rappresentante, sarà giudice della regolarità e validità delle offerte.

Intanto la sala continuerà a rimanere aperta al pubblico, e sul tavolo della Presidenza resteranno depositate le schede dell'Amministrazione, assistente il notaro.

Rientrati nella sala il rappresentante della Regìa ed il delegato governativo, questi aprirà i pieghi contenenti il massimo del prezzo fissato dall'Amministrazione per ogni singolo lotto, e senza farlo conoscere indicherà a chi rimanga aggiudicata la rispettiva fornitura salva l'approvazione definitiva del Consiglio di Amministrazione.

Per l'aggiudicazione sarà tenuto conto delle offerte per ciascun lotto che risultino inferiori al prezzo *massimo* fissato dall'Amministrazione e siano migliori delle altre. Però quando vi fossero offerte per la intera fornitura della foglia Kentucky, la Regìa si riserva il diritto di accettare la migliore di queste offerte anche in confronto di offerte parziali inferiori, sempre che il prezzo per l'intera fornitura sia inferiore al massimo fissato dalla Regìa ed alla media dei prezzi pei lotti parziali.

A formare questa media, nel caso che alcuni lotti fossero rimasti deserti, si terrà conto per ognuno di essi del prezzo che avrà indicato l'Amministrazione nella scheda depositata.

Quando anche un solo offerente si presentasse, si procederà all'apertura della scheda, ed al deliberamento del relativo lotto se il prezzo sarà *inferiore* a quello indicato nella scheda dell'Amministrazione.

Nel caso in cui per uno dei lotti esistessero due o più offerte eguali, sempre di prezzo inferiore a quello indicato nella scheda dell'Amministrazione, e migliori delle altre, si aprirà immediatamente il concorso fra le medesime. Gli altri offerenti a quel lotto sono ammessi a prender parte al concorso, e la fornitura sarà aggiudicata a quello fra i concorrenti che farà maggior ribasso.

Se per avventura le schede dei concorrenti non fossero inferiori al massimo fissato dall'Amministrazione, sarà dichiarata deserta l'asta per la fornitura del rispettivo lotto, ed annullata senz'altro la scheda dell'Amministrazione.

I depositi cauzionali saranno immediatamente restituiti agli attendenti che non rimanessero aggiudicatari.

L'aggiudicatario sarà tenuto a firmare, seduta stante, l'atto di accettazione della aggiudicazione secondo il quaderno d'oneri e l'avviso d'asta, obbligandosi alla prestazione della cauzione in essi prescritta per assicurare l'esecuzione del contratto.

All'atto stesso verranno suggellati, controfirmati e controdistinti con marche particolari i tipi sui quali sarà stata deliberata l'aggiudicazione.

Questi tipi verranno custoditi a cura e diligenza dell'Amministrazione.

Il Consiglio delibera nel giorno *successivo* a quello dell'aggiudicazione provvisoria sull'approvazione dell'aggiudicazione stessa, quale se non sia approvata, s'intenderà come non avvenuta.

Se l'aggiudicatario entro *dieci* giorni dalla accettazione definitiva della di lui offerta non avrà eseguito il deposito cauzionale prescritto dall'articolo 21 del Capitolato d'oneri stipulando il regolare contratto di fornitura, perderà il deposito fatto a garanzia della sua offerta, quale deposito sarà irremissibilmente devoluto alla Regìa, che alla scadenza del termine resterà proprietaria assoluta del deposito predetto, rimanendo prosciolta da ogni vincolo verso l'offerente senza obbligo di alcuna notificazione allo stesso.

Dopo prestata regolarmente la cauzione definitiva verrà restituito all'aggiudicatario medesimo il deposito fatto contemporaneamente alla sottomissione.

In ordine all'articolo 23 del Capitolato d'oneri, le spese di contratto e di registro, non che tutte le altre relative al contratto, saranno a totale carico della Regìa.

TABELLA DEI LOTTI

SPECIE DELLE FOGLIE, QUANTITÀ IN CHILOGRAMMI e loro specificazione per tipo				TOTALE per lotto	MAGAZZINO di consegna	EPOCA della consegna
Kentucky	Lotto 1°	tipo A	Ch. 200,000	1,750 000	Sampierdarena	Un terzo dal 1° settembre al 31 ottobre 1882.
		» B	» 700,000			
		» C	» 850,000			
	Lotto 2°	tipo A	» 200,000	1,750,000		
		» B	» 700,000			
		» C	» 750,000			
	Lotto 3°	tipo A	» 100,000	1,750,000	Livorno	Un terzo dal 1° novembre al 31 dicembre 1882.
		» B H	» 1,250,000			
		» B	» 150,000			
		» C	» 250,000			
	Lotto 4°	tipo A	» 100,000	1,750,000		Un terzo dal 1° febbraio al 31 marzo 1883.
		» B H	» 1,250,000			
		» B	» 150,000			
		» C	» 250,000			Nè prima nè poi.
	Lotto 5°	tipo A	» 100,000	1,000,000	Palermo	Il primo terzo però potrà essere consegnato anche prima del 1° settembre 1882 quando il tabacco appartenga al raccolto 1880.
		» B	» 600,000			
		» C	» 300,000			
	Lotto 6°	tipo A	» 150,000	1,250,000	Napoli	
		» B	» 600,000			
		» C	» 500,000			
	Lotto 7°	tipo A	» 150,000	1,250,000		
		» B	» 600,000			
		» C	» 500,000			
Clarkswille	Lotto unico	tipo unico	—	250,000	Sampierdarena	Dal 1° settembre al 30 novembre 1882.
Ohio	Lotto unico	tipo B	—	100,000	Idem	Idem
Virginia	Lotto unico	tipo A	» 150,000	550,000	Idem	Dal 1° ottobre al 31 dicembre 1882.
		» B	» 400,000			
India Poolak	Lotto unico	tipo unico	—	300,000	Idem	Idem
Alsazia	Lotto unico	tipo unico	—	300,000	Idem	Idem
Olanda per fascie sigari	Lotto unico	tipo unico	—	50,000	Livorno	Idem

N.B. — La consegna s'intende nel senso che le singole quantità debbano essere non solo introdotte nei Magazzini della Regìa, ma benanche periziate e conseguentemente accettate entro la scadenza delle epoche suddette, sotto comminatoria della penalità stabilita dall'articolo 22 del Capitolato d'oneri.

Roma, 20 Marzo 1882.

Il Consigliere d'Amministrazione
A. CASALINI.

Il Direttore Generale
E. GOUPIL.

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA PER LA REGÌA COINTERESSATA DEI TABACCHI

Capitoli d'onere per l'esecuzione dei contratti di fornitura dei tabacchi in foglia.

Art. 1. — *Tipi* — I tipi preventivamente determinati dalla Regìa per servire di base alle forniture dei tabacchi dovranno, all'atto dell'aggiudicazione delle forniture stesse, essere suggellati e firmati sopra apposita etichetta dall'aggiudicatario o dal suo rappresentante, e quindi custoditi a cura dell'Amministrazione della Regìa.

Art. 2 — *Qualità da somministrare* — Il tabacco da somministrarsi dovrà, sotto pena di rifiuto, essere conforme ai tipi suddetti, o di qualità equivalente ai medesimi in riguardo agli usi per i quali vennero formati. Non sarà accordato alcun aumento di prezzo per la qualità che risultasse superiore ai tipi.

Art. 3. — *Divieto per il fornitore di disporre dei tabacchi* — Il contratto di fornitura considerandosi personale all'assuntore, questi non potrà mai nè vendere, nè cedere, nè in qualsiasi modo e tempo trasferire in altri non tanto la for-

nitura sia totale che parziale, quanto cederne il prezzo o darlo altrui in pagamento, oppignorarlo o sottoporlo a qualsiasi vincolo senza esserne stato previamente autorizzato dall'Amministrazione. Qualunque atto venisse fatto contro tale divieto sarà ritenuto dall'Amministrazione stessa nullo e di nessun effetto.

Art. 4. — *Introduzione dei tabacchi* — I tabacchi saranno scaricati ed introdotti in botti o colli in buona condizione nei magazzini indicati nell'avviso d'asta, a rischio e spese del fornitore; e di mano in mano che verranno in questi trasportati, gli agenti della Regìa procederanno alla verificazione della condizione esterna ed alla pesatura delle botti o dei colli in presenza del fornitore o del suo rappresentante quando vi assistano.

Qualora giungessero contemporaneamente varie navi cariche di tabacchi, ovvero varie partite per ferrovia, i tabacchi verranno immessi nei magazzini, seguendo l'ordine dell'arrivo in porto debitamente constatato dall'Autorità marittima, od in stazione da constatarsi dal capo di quel servizio.

Non si dovrà procedere allo scarico dei tabacchi se non quando le operazioni d'introduzione dei carichi anteriori lo permetteranno, e ciò senza che l'Amministrazione possa essere tenuta responsabile dei ritardi e delle spese che fossero per derivarne al fornitore. Ove per circostanze eccezionali la Regìa permettesse la introduzione di carichi prima che le operazioni dei carichi anteriori fossero compiute, le maggiori spese a tal titolo incontrate dalla Regìa saranno rimborsate dal fornitore.

Art. 5. *Deposito dei tabacchi nei magazzini e consegna* — I tabacchi presentati dal fornitore rimarranno in deposito per conto, rischio e pericolo del fornitore stesso sino a tanto che verranno definitivamente accettati.

La *consegna* dei tabacchi alla Regìa s'intende avvenuta dopo che, compiute le operazioni di perizia, viene emessa dal magazziniere la bolletta d'introduzione del genere a peso netto.

Le partite consegnate andranno esenti dalle spese di campionamento e di pesamento e dai diritti di magazzinaggio; per quelle che venissero rifiutate, il fornitore dovrà sottostare al pagamente delle spese suddette e dei diritti di magazzinaggio determinati all'articolo 18.

Art. 6. — *Epoche e modi di consegna* — I tabacchi dovranno essere *consegnati* nei magazzini della Regìa nelle quantità e proporzione per tipo ed entro i termini resultanti dal contratto, salvo gl'impedimenti derivanti da forza maggiore da comprovarsi nei modi di legge, nei quali però non s'intende compresa l'applicazione di una tassa sulla produzione od esportazione del tabacco, nè il caso di naufragio o di avarìa. In questi due ultimi casi il fornitore avrà la proroga di cui all'articolo 18.

L'eccedenza di un tipo non compenserà la deficienza dell'altro.

All'infuori dei casi di forza maggiore non sarà ammessa alcun'altra eccezione nè pretesa d'indennità per avvenimenti preveduti od impreveduti, ordinarii o straordinarii, particolari o generali, sia per fatto sia per legge.

Art. 7. — *Campionamento* — Nell'atto della immissione dei tabacchi in magazzino dopo la verificazione delle condizioni esterne e del peso come è stabilito dall'articolo 4, gl'incaricati dall'Amministrazione procederanno all'estrazione dei campioni in presenza del fornitore o del suo rappresentante, quando vi assista.

Gli incaricati faranno dapprima aprire le botti o i colli per esaminare accuratamente le parti esterne del tabacco e riconoscere se presentino traccie di avarìa o di guasto, nel qual caso la parte danneggiata verrà interamente estratta e sarà dedotta unitamente alla tara dal peso lordo, purchè la stessa parte danneggiata non oltrepassi il quarto del peso netto della botte o del collo.

Le botti o i colli contenenti più di un quarto di tabacco deteriorato per causa di guasto naturale od avaria, nonchè quelli le cui parti deteriorate non potessero essere tolte per essere sparse internamente su diversi punti, non saranno campionati nè ricevuti in conto della provvista contrattata.

Art. 8. — Ogni botte o collo ammesso al campionamento sarà diviso o spaccato in tre sezioni differenti, da ognuna delle quali verrà estratto quell'eguale numero di mazzi o manipoli che gli incaricati suddetti reputeranno necessario per rappresentare esattamente la qualità media del tabacco.

Detti manipoli, che costituiscono il campione, saranno sovrapposti l'uno all'altro nello stesso ordine col quale furono estratti dalla botte o dal collo.

Sarà sovrapposta a ciascun campione un'etichetta colla marca, contromarca e numeri del collo o botte campionata e munita della firma di uno almeno degli incaricati del campionamento, nonchè del suggello di uffizio.

Art. 9. — I campioni estratti, dopo essere stati corredati delle indicazioni della marca, contromarca e numeri della botte o collo cui appartengono, saranno deposti in casse da suggellarsi in contraddittorio del fornitore o del suo rappresentante, quando vi assista, e verranno tenuti a disposizione della Regìa.

La perizia potrà essere eseguita o nel luogo stesso della consegna del tabacco, oppure in altra località destinata dalla Regìa, nel qual caso a cura e spese della Regìa avrà luogo la spedizione delle casse suddette.

Art. 10. — *Processo verbale di campionamento e tara* — L'operazione del campionamento verrà comprovata mediante processo verbale firmato dagli incaricati della Regìa e dal fornitore o dal suo rappresentante, quando vi assistano.

In esso saranno pure indicati i numeri, le marche ed il peso lordo di ciascuna botte o collo, quello delle foglie estratte per causa di guasto naturale o di avarìa, e per ultimo il peso netto risultante dopo l'applicazione della tara e prelevamento della parte danneggiata.

La tara dovrà prelevarsi in ragione del 10 per cento quando si tratti di foglia di Virginia, dell'11 per cento pel Kentucky, e del 14 per cento pel Maryland e Ohio, però sempre quando l'Amministrazione non preferisca di applicare la tara reale. Questa tara verrà stabilita sul peso di dieci per ogni cento fusti, o di dieci per cadaun centinaio d'invoglie se trattisi di forniture di tabacchi in balle, ed i fusti o balle saranno presi in sorte sulla partita. Siffatta operazione risulterà da separato verbale.

Art. 11. — *Perizia* — All'atto della perizia le casse contenenti i campioni estratti dalle botti o colli presentati verranno aperte in presenza del fornitore o del suo rappresentante, quando vi assistano.

Art. 12. — I campioni saranno esaminati da una Commissione composta di tre periti, che la Regìa potrà scegliere fra i proprii impiegati, coll'intervento di quegli altri incaricati che le piacesse di designare senza voto deliberativo nella perizia.

Quando la perizia sia fatta nel luogo della consegna potranno i periti procedere all'esame dei campioni di mano in mano che saranno stati estratti.

In ogni caso la perizia viene eseguita mediante riferimento e confronto dei tipi contrattuali coi singoli campioni che rappresentano le partite introdotte, anche per ciò che riguarda il gusto e l'aroma.

Art. 13. — La classificazione di ogni botte o collo in confronto ai tipi sarà fatta per intero, esclusa ogni frazione di terzi o di quarti.

Le botti o colli dei tabacchi, i quali, nell'ordine delle qualità indicate dai tipi, saranno riconosciuti nel loro insieme inferiori al tipo A e superiori al tipo B, saranno classificati nel tipo B.

Quelli trovati inferiori al tipo B e superiori al tipo C, saranno classificati nel tipo C, e finalmente i tabacchi che saranno inferiori al tipo C, oppure inferiore all'infimo dei tipi stabiliti, saranno rifiutati. Qualora però fossero utilizzabili nella fabbricazione potranno dar luogo a speciale contratto fra il fornitore e la Regìa.

Art. 14. — Il fornitore è ammesso ad assistere alla perizia a condizione per altro che non abbia a prendere nè direttamente nè indirettamente ingerenza nella medesima od influire in qualsiasi modo sul voto dei periti.

Egli dovrà per conseguenza rimettersi pienamente alla decisione della Commissione di perizia.

Nessuno estraneo, nè per parte del fornitore, o suo rappresentante, nè per parte della Regìa (eccettuati i suoi pe-

riti e incaricati, come all'art. 12), potrà intervenire alle operazioni di pesatura, campionamento e perizia.

Soltanto il delegato governativo, o suoi rappresentanti, hanno il diritto di presenziare tutte le operazioni.

Art. 15. — *Controperizia* — Potrà la Regìa, sopra fondati richiami del fornitore, ovvero nel proprio interesse, far procedere ad una controperizia.

La controperizia sarà eseguita da una Commissione composta di tre periti da scegliersi dalla Regìa, come all'articolo 12, e sarà fatta sui campioni precedentemente esaminati, o potrà esser fatta in base a nuovi campioni da estrarsi in quei modi e con quelle cautele che dalla Regìa saranno ritenute opportune, perchè questi rappresentino veramente il contenuto della botte o collo. Il giudizio della Commissione di controperizia sarà in ogni caso definitivo ed inappellabile.

Il termine utile pel fornitore a presentare domanda per controperizia è stabilito in cinque giorni da quello in cui la Regìa gli comunica i risultati della perizia.

Se la controperizia viene fatta ad istanza del fornitore, questi dovrà rifondere le spese all'uopo sostenute dall'Amministrazione.

A far parte della Commissione incaricata della controperizia verrà sempre chiamato uno dei membri della Commissione nominata per la prima perizia con voto deliberativo.

Art. 16. — *Avvisi al fornitore.* — Il fornitore, o suo rappresentante, sarà dalla Regìa tre giorni prima avvertito in cui avrà luogo ciascuna delle operazioni di pesatura, campionamento, perizia o controperizia.

Nel caso in cui il fornitore, o suo rappresentante, non intervenisse alle dette operazioni, o se intervenuto si assentasse per qualsiasi causa durante il corso delle medesime, queste proseguiranno regolarmente come se esso vi fosse presente, nè sarà mai tenuto conto di qualunque atto o riserva del fornitore a riguardo di dette operazioni.

L'Amministrazione è in facoltà di accettare il rappresentante proposto dal fornitore o di esigere che sia surrogato da altro.

Art. 17. — *Eccedenza e difetto di fornitura.* — Benchè i tabacchi di ciascun tipo non debbano essere consegnati se non nella proporzione della quantità convenuta, la Regìa potrà, se lo giudicherà conveniente, riceverne sia in più sia in meno per ciascun tipo, ed al prezzo rispettivo fino al limite massimo del 10 per cento.

Art. 18. — *Tabacco da rimpiazzare.* — I tabacchi che saranno stati definitivamente rifiutati dalla Regìa verranno posti a disposizione del fornitore; il quale dovrà riesportarli nel termine di un mese dalla data del notificatogli rifiuto, coll'osservanza delle leggi, regolamenti e norme doganali.

Trascorso il termine di un mese, il fornitore corrisponderà alla Regìa, a titolo di magazzinaggio, centesimi dieci per ogni tonnellata lorda di tabacco e per ogni giorno di ritardo nel ritiro del genere.

Egli dovrà inoltre sostituire al tabacco rifiutato altro di buona qualità conforme ai tipi, e la surrogazione avrà luogo nel termine di quaranta giorni decorrendi dalla data del rifiuto quando trattasi di tabacco d'Europa e nel termine di 60 giorni decorrendi sempre dalla data del rifiuto quando trattasi di tabacchi d'America.

Il tabacco da sostituirsi a quello rifiutato dovrà essere del raccolto dell'annata pattuita per la fornitura, sotto pena di rifiuto.

È ammessa una sola sostituzione dei tabacchi rifiutati, per modo che i risultati della prima sostituzione porteranno l'applicazione dell'art. 22 per le quantità che venissero nuovamente rifiutate.

Art. 19. — *Formazione di nuovi tipi.* — Avvenendo che i tipi coi quali devono essere confrontate le provviste avessero sofferto, a giudizio della Commissione di perizia, un deterioramento per fermentazione, umidità od altre cause, in modo da non poter più rappresentare il loro vero carattere primitivo, l'Amministrazione farà procedere, d'accordo ed in presenza del fornitore, alla formazione di nuovi tipi in base alla classificazione dei tipi precedenti

Art. 20. — *Del pagamento.* — Dopo che sarà avvenuta la consegna delle partite come è stabilito all'articolo 5, e quindi il caricamento delle partite stesse presso l'Ufficio destinatario, si procederà alla spedizione del mandato di pagamento.

Il mandato di pagamento verrà rilasciato dall'Amministrazione centrale della Regìa in oro.

La Regìa potrà anche eseguire il pagamento in biglietti di Banca aventi corso legale nello Stato, coll'aumento dell'aggio a sua scelta, sia fra la carta ed il corso medio dell'oro, o quello della *carta* su Francia a vista, secondo la quotazione del listino ufficiale del giorno precedente alla emissione del mandato. La *carta* su Francia a vista si determina prendendo per base il cambio della *carta* su Francia a *novanta giorni*, ed aggiungendo a questo gli interessi per la brevità al saggio di sconto della Banca di Francia.

Art. 21. — *Della garanzia e della stipulazione del contratto.* — Per garanzia dell'esatto adempimento delle obbligazioni tutte derivanti dal contratto il fornitore si obbliga di rispondere alla Regìa con tutti i suoi beni presenti e futuri.

Dovrà però prestare cauzione, mediante deposito nelle Casse della Regìa, corrispondente al 20 per cento del totale importo della fornitura, o in titoli di rendita inscritta nel Gran Libro del Debito pubblico o in altri titoli garantiti direttamente dallo Stato, calcolati questi e quella al corso della Borsa di Roma del giorno precedente a quello del contratto, od in Obbligazioni della Regìa calcolate al valore nominale, oppure in contanti; nel qual ultimo caso verrà dalla Regìa corrisposto un interesse eguale a quello che la Cassa dei Depositi e Prestiti corrisponde anno per anno sui depositi volontari.

Sull'approvazione dell'aggiudicazione il Consiglio d'amministrazione delibererà nel *giorno successivo* a quello dell'aggiudicazione provvisoria.

Se il deliberatario entro *dieci giorni* dall'accettazione dell'offerta per parte della Regìa non devenga alla formale prestazione della garanzia stipulando il regolare contratto di fornitura, il deliberatario stesso perderà il deposito prestato a garanzia dell'offerta, quale deposito sarà irremissibilmente devoluto alla Regìa, rimanendo questa prosciolta da ogni vincolo verso l'offerente, senza obbligo di qualsiasi notificazione allo stesso, rimanendo la Regìa alla scadenza del termine proprietaria assoluta del deposito predetto.

La liberazione della cauzione sarà fatta proporzionalmente al valore del tabacco regolarmente consegnato.

Quando la garanzia sia in *valori* ed il loro saggio di Borsa al giorno della parziale liberazione sia inferiore a quello del giorno dell'effettuato deposito, sulla parte proporzionale da liberarsi *sarà ritenuto* il valore necessario a riportare la garanzia residua al 20 per cento del valore dei tabacchi da consegnare.

Il fornitore dovrà all'atto della stipulazione eleggere il proprio domicilio legale nella città di Roma, indicando l'*ufficio* o la *persona* presso cui avrà eletto detto domicilio in modo principale, ed indicando inoltre in modo suppletivo un altro ufficio o persona accetti alla Regìa pel caso che venisse a mancare la persona o venisse a cessare l'ufficio presso cui sia stato eletto il domicilio in modo principale, dichiarando di sottoporsi alla piena giurisdizione dei Tribunali locali per la esecuzione del contratto, al quale predetto domicilio eletto saranno esclusivamente fatte dalla Regìa tutte le comunicazioni e notificazioni inerenti al contratto stesso.

Venendo a mancare l'uno o l'altro dei domiciliatari il fornitore sarà obbligato ad indicarne immediatamente un altro.

Art. 22. — *Delle indennità per la inesecuzione degli obblighi contrattuali* — Nel caso in cui il fornitore non avesse consegnate alle epoche determinate dal contratto le quantità dei tabacchi stipulate, o nel caso in cui in ordine al l'articolo 18 i tabacchi sostituiti venissero rifiutati, sarà tenuto a pagare una *indennità* in ragione del 20 per cento del valore della quantità mancante alla consegna di ciascuna delle epoche stabilite, o della quantità nuovamente rifiutata in caso di sostituzione.

La indennità come clausola penale s'incorre di pien diritto colla scadenza del termine fissato per ogni consegna,

senza obbligo nella Regìa di alcuna notificazione di costituzione in mora od altro atto qualsiasi al fornitore.

La *indennità* sarà prelevata in primo luogo sopra il prezzo dei tabacchi già consegnati od in via di consegna, quindi sopra il deposito prestato.

A tale effetto la Regìa, e fino alla concorrenza del 20 per cento anzidetto, tratterrà appropriandosele le somme che rappresentano il prezzo dei tabacchi non anche pagati ed avrà il diritto di far proprie quelle rappresentate dal deposito, facendolo vendere in Borsa a mezzo di pubblico agente a sua scelta ove trattisi di valori. La *deficienza* che a saldare l'*indennità* risultasse dalla vendita di detti valori sarà pagata dal fornitore, al quale nel caso contrario sarà restituita l'*eccedenza*.

Art. 23 — *Delle contestazioni e delle spese del contratto* — Ogni contestazione che potesse insorgere riguardo alla vera significazione, interpretazione od applicazione del presente Capitolato e contratto, e sulla esecuzione della fornitura, sarà sottomessa al giudizio di tre arbitri, da eleggersi l'uno dalla Regìa, l'altro dal fornitore; il terzo sarà nominato di comune accordo da ambedue le parti.

Qualora nel termine di *cinque giorni* a partire dalla intimazione fatta dalla parte più diligente all'altra, la parte intimata non notificasse all'altra la nomina del proprio arbitro, a cura della parte più diligente sarà tale nomina provocata dal presidente del Tribunale di commercio di Roma, e mancando il titolare, da chi ne farà le veci. Come pure, nel caso di disaccordo nella scelta del terzo, verrà tale nomina provocata nel modo preindicato.

Il giudizio che verrà pronunciato dagli arbitri sarà definitivo e inappellabile, rinunciando le parti tanto all'appello, quanto al ricorso in Cassazione.

Le spese di contratto e di registro, nonchè tutte le altre relative al contratto, saranno a totale carico della Regìa.

Roma, 18 marzo 1882.

Per la Società

Il Consigliere d'amministrazione A. CASALINI. — *Il Direttore generale* E. GOUPIL.

(Da trascriversi in carta da bollo da L. 1)

MODELLO DI SOTTOMISSIONE

Tabacchi in foglia di (1)
. . . *lotto* (2) . . .

SOTTOMISSIONE

contenente l'offerta per la somministrazione di (3) . . . . . . *tabacco in foglie di* (4) . . .

I... sottoscritt... Negoziant... a (5).....avendo piena cognizione di tutto quanto trovasi espresso nel quaderno d'oneri stabilito dalla **Società Anonima Italiana per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi** in data 18 marzo 1882, nonchè dell'avviso relativo all'appalto fissato dalla Società medesima, che munito di marca da bollo e controfirmato da... sottoscritt... si unisce alla presente, dichiar ... di obbligarsi senza riserva alcuna di somministrare alla medesima ai patti e condizioni in essi contenuti (3) .... di tabacco in foglia (4)...... conforme ai tipi formati dall'Amministrazione e da..... pienamente esaminati ed accettati, al prezzo per cadaun quintale metrico netto di

Lire (6)..... per tabacco del tipo.....
» ..... per quello del tipo.....
» ..... per quello del tipo.....
» ..... per quello del tipo.....

ed in media, attenendosi alle proporzioni di quantità da somministrarsi per cadaun tipo, al prezzo di lire (7)..... egualmente per cadaun quintale metrico netto, posto franco di spese nei magazzini dell'Amministrazione suddetta situati in (8).....

Per garanzia della presente sottomissione dichiar ..... di avere eseguito il deposito stabilito nelle Casse della Società, come da ricevuta di deposito N..... del dì .....

Dichiar ... ancora che si obblig ... di prestare la cauzione definitiva per la esecuzione del contratto ai termini dell'articolo 21 del Capitolato d'oneri.

Qualora nel termine di *giorni dieci* dal giorno della notificata accettazione per parte della Regìa i. . sottoscritt . . . . non devenga .... alla stipulazione del contratto prestando la cauzione definitiva, il deposito cauzionale prestato per la presente offerta sarà irremissibilmente devoluto alla Regìa, che rimarrà prosciolta da ogni vincolo verso.... offerent .... senza obbligo di qualsiasi notificazione allo stesso, rimanendo la Regìa alla scadenza del termine proprietaria assoluta del deposito predetto.

Dichiar ... per l'esecuzione del contratto di fare elezione di domicilio legale a Roma presso (9)............ abitante in contrada.............. N.... piano ...

Elegg ... a rapppresentante agli effetti dell'articolo 16 del Capitolato la persona del........

Roma, addì............

Firma del Sottomissionario.

---

(1) Qualità del Tabacco.
(2) Indicare il lotto o i lotti per i quali si fa la sottomissione.
(3) Indicare il quantitativo in chilogrammi.
(4) Qualità del Tabacco.
(5) Dimora del Negoziante.
(3) Indicare il quantitativo in chilogrammi.
(4) Qualità del Tabacco.
(6) Prezzo per ogni tipo e indicazione dello stesso.
(7) Prezzo complessivo dei tipi nelle proporzioni dell'avviso d'asta.
(8) Indicare il luogo di consegna.
(9) Nome della persona presso cui s'intende di eleggere domicilio e luogo di sua abitazione.

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

XXIV.ma Estrazione dei Buoni in Oro

eseguitasi in seduta pubblica il 1° luglio 1882. I Buoni estratti saranno rimborsati a cominciare dal 1° luglio 1882, mediante la consegna dei Titoli muniti di tutte le Cedole semestrali non scadute.

Dal 1° luglio 1882 in poi cessano di essere fruttiferi.

NUMERI ESTRATTI

Titoli da cinque									Titoli unitarj					
Numeri delle Cartelle	Numeri dei Buoni		Numeri delle Cartelle	Numeri dei Buoni		Numeri delle Cartelle	Numeri dei Buoni		Numeri dei Buoni		Numeri dei Buoni		Numeri dei Buoni	
	dal Num.	al Num.		dal Num.	al Num.		dal Num.	al Num.	dal Num.	al Num.	dal Num.	al Num.	dal Num.	al Num.
80	396	400	4413	22061	22065	9350	46746	46750	65551	65555	88666	88670	114081	114085
122	606	610	4440	22196	22200	9379	46891	46895	66181	66185	90646	90650	114101	114105
302	1506	1510	4461	22301	22305	9476	47376	47380	66286	66290	91041	91045	114201	114205
389	1941	1945	4495	22471	22475	9497	47481	47485	66291	66295	91806	91810	114311	114315
521	2601	2605	4518	22586	22590	9685	48421	48425	67866	67870	91816	91820	114376	114380
614	3066	3070	4625	23121	23125	9772	48856	48860	69291	69295	92126	92130	114516	114520
616	3076	3080	4678	23386	23390	9836	49176	49180	70086	70090	92426	92430	114531	114535
643	3211	3215	4680	23396	23400	9853	49261	49265	70196	70200	92741	92745	115958	115960
755	3771	3775	4756	23776	23780	9924	49616	49620	70761	70765	93101	93105	115991	115995
761	3801	3805	5010	25046	25050	9948	49736	49740	70991	70995	93451	93455	116406	116410
938	4686	4690	5071	25351	25355	9965	49821	49825	71151	71155	93576	93580	116536	116540
939	4691	4695	5107	25531	25535	9978	49886	49890	71181	71185	94306	94310	116591	116595
969	4841	4845	5250	26246	26250	9987	49931	49935	71456	71460	95741	95745	116736	116740
1168	5836	5840	5260	26296	26300	10039	50191	50195	72306	72310	96326	96330	117461	117465
1185	5921	5925	5405	27021	27025	10047	50231	50235	72466	72470	96591	96595	117616	117620
1497	7481	7485	5494	27466	27470	10075	50371	50375	73201	73205	97356	97360	117806	117810
1552	7756	7760	5579	27891	27895	10131	50651	50655	73491	73495	97761	97765	118146	118150
1577	7881	7885	5639	28191	28195	10194	50966	50970	73516	73520	98081	98085	118171	118175
1675	8371	8375	5873	29361	29365	10199	50991	50995	73886	73890	98111	98115	120066	120070
1701	8501	8505	5876	29376	29380	10280	51396	51400	73891	73895	98266	98270	120621	120625
1768	8836	8840	6005	30021	30025	10376	51876	51880	73906	73910	98766	98770	120771	120775
1819	9091	9095	6022	30106	30110	10408	52036	52040	74346	74350	98796	98800	121586	121590
1832	9156	9160	6247	31231	31235	10840	54196	54200	74421	74425	99191	99195	121601	121605
1937	9681	9685	6340	31696	31700	10844	54216	54220	74736	74740	99791	99795	121976	121980
2075	10371	10375	6531	32651	32655	10890	54446	54450	75001	75005	99821	99825	122236	122240
2230	11146	11150	6684	33416	33420	10947	54731	54735	75261	75265	99961	99965	122611	122615
2358	11786	11790	6719	33591	33595	10964	54816	54820	75286	75290	100066	100070	122731	122735
2469	12341	12345	6861	34301	34305	11007	55031	55035	76926	76930	100836	100840	122801	122805
2538	12686	12690	6996	34976	34980	11012	55056	55060	77211	77215	100931	100935	123561	123565
2572	12856	12860	7085	35421	35425	11036	55176	55180	77591	77595	100956	100960	123651	123655
2581	12901	12905	7090	35446	35450	11042	55206	55210	78021	78025	101766	101770	124786	124790
2621	13101	13105	7260	36296	36300	11112	55556	55560	78516	78520	102096	102100	125096	125100
2755	13771	13775	7309	36541	36545	11203	56011	56015	79216	79220	103641	103645	125341	125345
2896	14476	14480	7521	37601	37605	11281	56401	56405	79391	79395	104251	104255	125386	125390
2998	14986	14490	7553	37761	37765	11447	57231	57235	79461	79465	105211	105215	126766	126770
3085	15421	15425	7900	39496	39500	11525	57621	57625	80766	80770	105586	105590	126771	126775
3193	15961	15965	7997	39981	39985	11580	57896	57900	80956	80960	105716	105720	126866	126870
3251	16251	16255	8003	40011	40015	11622	58106	58110	81466	81470	106014	106035	127816	127820
3269	16341	16345	8162	40806	40810	11752	58756	58160	82071	82075	106456	106460	128076	128080
3334	16666	16670	8205	41021	41025	11760	58796	58800	82076	82080	106956	106960	128221	128225
3362	16806	16810	8390	41946	41950	11813	59061	59065	82266	82270	107221	107225	128581	128585
3624	18116	18120	8403	42011	42015	11939	59691	59695	82341	82345	108981	108985	129381	129385
3628	18136	18140	8414	42066	42070	11947	59731	59735	83476	83480	109381	109385	129496	129500
3821	19101	19105	8530	42646	42650	12058	60286	60290	83786	83790	109781	109785	129976	129980
3829	19141	19145	8572	42856	42860	12095	60471	60475	84151	84155	110851	110855	130106	130110
3871	19351	19355	8768	43836	43840	12113	60561	60565	84906	84910	111016	111020	130151	130155
3872	19356	19360	8881	44401	44405	12512	62556	62560	84931	84935	111121	111125	130611	130615
3892	19456	19460	8933	44661	44665	12583	62911	62915	85921	85925	111826	111830	130696	130700
3911	19551	19555	8993	44961	44965	12680	63396	63400	86416	86420	112186	112190	130731	130735
3919	19591	19595	9130	45646	45650	12684	63416	63420	86976	86980	112521	112525	131456	131457
3982	19906	19910	9172	45856	45860	12717	63581	63585	87506	87510	112976	112980		
4031	20151	20155	9186	45926	45930	12804	64016	64020	87976	87980	113041	113045		
4033	20161	20165	9214	46066	46070	12865	64321	64325	88211	88215	113051	113055		
4068	20336	20340	9309	46541	46545				88576	88580	113444	113450		

Firenze, il 1° *Aprile* 1882 **LA DIREZIONE GENERALE.**

NB. Presso l'Amministrazione centrale della Società e presso i Banchieri corrispondenti trovasi ostensibile l'elenco dei Buoni estratti precedentemente e non ancora rimborsati.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO
Vendita di Materiali fuori d'uso

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA, PISTOIA e SAMPIERDARENA:

ACCIAIO vecchio in guide e ritagli di guide . . . . Chilogr. **103,300** circa

FERRO vecchio in pezzi grossi e piccoli e in guide e ritagli di guide . » **5,754,500** »

GHISA vecchia da rifondere in oggetti diversi rotti e in cuscinetti usati buoni e superf. . . . . . . » **1,034,600** »

ROTTAMI d'acciaio e ferro in lingue o punte e cuori per crociamenti » **3,600** »

Lamiera di ferro inservibile, tornitura e limatura d'acciaio, e zinco vecchio da rifondere. — Quantità diverse.

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove [illegible]no [illegible]tati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che [illegible]a previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **25 aprile 1882.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 27 successivo alle ore 2 pom.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell'aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano le 500 tonnellate, sarà accordato per l'esportazione un giorno di più per ogni altre 50 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni d GENOVA, BRESCIA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 5 aprile 1882.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

TORINO — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, Via Finanze, 13.

A. Portori Direttore proprietario responsabile

ANNO XV. Mercoledì 19 Aprile 1882. N. 16.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50

» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea

Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO.

FERROVIE COMPLEMENTARI DEL REGNO

Linee di 2.ª e 3.ª categoria

Ecco il testo del disegno di legge presentato alla Camera dei deputati dal Ministro dei lavori pubblici, di concerto col Ministro delle finanze (*interim* del tesoro), per l'approvazione delle tabelle di riparto generale delle somme da assegnarsi alle singole linee della 2ª e 3ª categoria delle Ferrovie complementari, per tutto il tempo fissato dalla legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª), e pei provvedimenti relativi.

È preceduto dalla Relazione seguente:

SIGNORI! — L'articolo 8 della legge 5 giugno 1881, n. 240 (serie 3ª), ha nel suo secondo comma la seguente testuale disposizione:

« Il Governo presenterà all'approvazione del Parlamento,
« entro sei mesi dalla promulgazione della presente legge,
« le tabelle di riparto generale delle somme da assegnarsi
« alle singole linee della seconda e terza categoria, per
« tutto il tempo fissato dalla legge predetta ».

Del qualche indugio frapposto all'eseguimento materiale di detta disposizione, io ebbi occasione di tenere discorso durante la recente discussione dello stato di prima previsione pel Ministero dei lavori pubblici; ma non sarà invano il ricordare come anche la Camera abbia implicitamente riconosciuta l'opportunità di questo indugio, importando anzitto di assodare e sanzionare gli impegni che si dovevano assumere per l'esercizio 1882 circa alla costruzione delle nuove ferrovie complementari, prima di affrontare una discussione, alla quale avrebbe potuto dar luogo il riparto per le singole linee delle somme in complesso assegnate a ciascuna delle due succitate categorie.

All'indugio non poteva poi essere estranea la necessità di conoscere il vero costo della Succursale dei Giovi, inscritta alla seconda categoria; e soprattutto poi di avere sicuri elementi per deliberare quale tracciato dovesse essere adottato, fra i diversi che si contendono la preferenza, come quello che meglio soddisfi alla previsione della legge del 29 luglio 1879 ed alla maggior somma degli interessi nazionali che vi sono collegati.

Altra ragione di indugio era pure quella di avere dati precisi sul costo della linea Lecco-Colico, già inscritta alla 4ª categoria in forza dell'art. 10 della legge predetta, ed alla cui costruzione, per quanto indispensabile a soddisfare le legittime aspirazioni delle popolazioni valtellinesi, a nulla di concreto finora si è potuto arrivare per manifesta antitesi fra i rispettivi interessi delle Provincie, che debbono per legge concorrere nella relativa spesa.

E finalmente, un ultimo e plausibile motivo di ritardo nella presentazione delle citate tabelle era pur quello di completare gli studii per trovar modo di accelerare la costruzione delle singole linee contemplate nelle tabelle della 2ª e 3ª categoria, all'infuori e più efficacemente di quanto è già consentito con la legge 5 giugno 1881, n. 240 (serie 3ª).

Rimosse oramai tutte la ragioni d'indugio, il riferente sommette alle vostre deliberazioni le tabelle anzidette, quali risultano dagli allegati *a* e *b*, e sulle quali, per la entità e gravità delle proposte, occorrerà che qui si forniscano ampie dilucidazioni.

Ed anzitutto, prima di discorrere dei criterii che hanno condotto alla ripartizione delle somme per le singole linee, converrà dire delle ragioni che inducono il Governo a proporvi (art. 1°) il passaggio della linea Lecco-Colico dalla 4ª alla 2ª categoria.

La ferrovia progettata fra Lecco e Colico, quantunque abbia ottenuto nella legge del 29 luglio 1879 sulle ferrovie complementari una posizione privilegiata fra le linee di 4ª categoria, pur tuttavia l'accordato favore non fu tale, per peculiari circostanze, da assicurarne la costruzione.

La Provincia di Sondrio, ora disgiunta dalla rete delle ferrovie in esercizio, e che con la esecuzione di questa linea sarebbe tolta dal suo isolamento, spiegava, dopo l'emanazione della legge, tutto l'impegno onde assicurare, mediante la costituzione di un Consorzio colla Provincia di Como, il pagamento della quota di spesa, che, ai termini dell'articolo 11 della legge predetta, spetterebbe agli enti interessati per le linee della 4ª categoria.

Ma, per quanto le sue premure verso la limitrofa Pro-

vincia siano state insistenti, esse non riuscirono all'intento, essendosi questa recisamente rifiutata ad entrare nel Consorzio ed a pagare qualsiasi quota di concorso.

Questi Consorzii, per le linee della 4ª categoria, non avendo carattere coercitivo, e non potendo costituirsi se non vi sia il previo assenso degli enti interessati che complessivamente rappresentino due terzi del contributo (come in modo interpretativo è stato disposto con lo articolo 7 della legge 5 giugno 1881, n° 240), la Provincia di Sondrio si è trovata di fronte ad una per lei insuperabile difficoltà finanziaria, quella cioè di assicurare il concorso alla spesa di costruzione, secondo il combinato disposto degli articoli 10 e 11 della legge dell'anno 1879; e quindi la preferenza accordata a questa linea è rimasta lettera morta.

Il Governo pertanto si è dovuto limitare a prepararne gli studii, non avendo facoltà di intraprenderne la costruzione, dal momento che non era assicurato il concorso delle Provincie interessate; e questi studii, tanto più gli premeva che fossero portati a termine, in quantochè non infondati dubbii eransi sollevati circa alla soverchie elevatezza del costo di costruzione della linea stessa, secondo che era stato indicato da preventivi studii sommarii.

I precedenti parlamentari che militano a favore della linea Lecco-Colico (come ne fanno prova le proposte presentate da varii oratori, durante la importante discussione della legge del 1879, per un trattamento più favorevole) inducono anche il Governo ad avvisare ai mezzi più acconci onde sia raggiunto lo scopo della legge, senza imporre un incomportabile aggravio alle Provincie interessate ed allo stesso Erario.

Le vedute del Governo in questo intento furono secondate da circostanze di fatto, oltre ogni dire favorevoli, per effetto delle quali, accordando alla linea Lecco-Colico un passaggio di classe, come era stato più volte accennato anche in Parlamento, non si verrà in definitivo ad imporre allo Stato un onere maggiore di quello, a cui sarebbe andato incontro nella ipotesi che la linea fosse stata eseguita coi criterii e colle norme della quarta categoria.

E valga il vero. Negli studii sommarii, che furono presi a base di calcolo per stabilire le somme da accordarsi al Governo per la costruzione dei 1,530 chilometri dell'articolo 10 della legge 29 luglio 1879, la linea Lecco-Colico figurava per una spesa di L. 14,500,000; la quale, ragguagliatamente al prezzo chilometrico colle norme dell'articolo 11 della legge predetta, sarebbe stata in cifre tonde a carico dello Stato per L. 11,500,000, e per L. 3,000,000 a carico dei Corpi morali interessati.

Invece, dagli studii già fatti a cura del Governo e che solo in parte restano da completare per questa linea, si è potuto desumere che la costruzione di essa non importerà che una spesa di L. 7,800,000 in tutto. Con questo risultato, tornerà pertanto agevole di rimuovere le insorte difficoltà, con soddisfazione di tutti gli interessi e con reciprocità di vantaggi e di tollerabili sacrificii.

E poichè nella recente discussione del bilancio di prima previsione dei lavori pubblici per l'anno in corso, rispondendo agli onorevoli oratori che peroravano a favore della Lecco-Colico, io ebbi a dichiarare che avrei proposto al Parlamento il passaggio di essa dalla quarta ad una categoria superiore, così sono ben lieto che circostanze favorevoli mi offrano il mezzo di mantenere la promessa.

Infatti, come già si è avvertito, mentre in base agli studii preesistenti e colla iscrizione in quarta categoria, la linea Lecco-Colico risultava del costo totale di L. 14,500,000, di cui a carico dello Stato L. 11,500,000 ed a carico delle Provincie L. 3,000,000, coi progetti esecutivi e colla iscrizione nella seconda categoria la linea stessa è valutata in 7,780,000 lire, di cui a carico dello Stato L. 7,000,000 ed a carico delle Provincie L. 780,000.

È per ciò che io non esito a proporre alla vostra sanzione il passaggio della linea predetta dalla quarta alla seconda categoria.

In conseguenza di questo passaggio, per la eliminazione dalla quarta categoria della linea in questione co'suoi elementi di costo e di lunghezza, la categoria stessa resterà costituita, non più di 1,530 chilometri, come era stabilito all'articolo 10 della legge 29 luglio 1879, ma di chilometri 1,530 — 41 = 1,489 chilometri; e la somma assegnata ed autorizzata a carico dello Stato con l'articolo 27 della stessa legge per la quarta categoria, dovrà essere ridotta di lire 11,500,000, restringendosi così la primitiva somma di lire 105,630,000 a quella di L. 94,130,000.

Per contro, la somma complessivamente autorizzata al detto articolo 27 della legge 29 luglio 1879 per le linee della seconda categoria in L. 253,566,600, sarà aumentata di 11,500,000 lire, e risulterà per conseguenza di lire 253,566,600 + 11,500,000 = L. 265,066,600.

Col trasporto anzidetto, l'aumento che viene apportato al contributo complessivo dello Stato per la seconda categoria permette, non solo di far fronte alle spese della Lecco-Colico senza maggior aggravio per lo Stato di quello che era presunto quando quella linea veniva inscritta nella quarta categoria, ma lascia un margine per colmare la deficienza della primitiva previsione relativamente al costo della Succursale dei Giovi, la cui costruzione, ora valutata in circa 21 milioni, è diventata di imprescindibile necessità ed urgenza, dopo il risveglio del traffico nazionale ed internazionale faciente capo al porto di Genova, e soprattutto in causa della prossima apertura del valico internazionale alpino pel San Gottardo, che tanta influenza è destinato ad esercitare sull'avvenire commerciale del nostro paese.

Per quel che riguarda la Succursale dei Giovi, dopo tutto quanto fu detto e scritto su quest'argomento, poche parole basteranno per mettere la questione nei suoi veri termini.

Nella tabella delle ferrovie complementari di seconda categoria, annessa alla legge 29 luglio 1879, venne compresa la Succursale dei Giovi co' suoi elementi di lunghezza e di costo, risultanti dagli *Atti parlamentari* che servirono di base alle relative discussioni nei due rami del Parlamento; dai quali atti se ne desume la lunghezza in chilometri 19 ed il costo in 16 milioni di lire.

È ben vero che nella discussione di detta legge (vedi tornata 11 giugno 1879), anche per le dichiarazioni del Governo, fu inteso di lasciare impregiudicata la questione del tracciato a seguirsi; ma è evidente che, dovendo rimanere ferma la somma complessiva autorizzata colla legge 29 luglio 1879 per la spesa delle nuove costruzioni ferroviarie, la questione lasciata impregiudicata non potrebbe altrimenti essere definita che entro determinati limiti e di lunghezza e di costo, i quali non si discostino soverchiamente da quelli ai quali è informato il concetto espresso per questa linea nella legge medesima.

Il Governo non mancò di esaminare tutte le proposte che sorsero qua e là, strenuamente sostenute o combattute da Comitati promotori, da rappresentanti di Corpi morali e dalla pubblica stampa; ma infine ha dovuto convincersi che per ora non sarebbe il caso di dare alla denominazione *Succursale dei Giovi* altro significato, che non fosse quello già datovi colla originaria proposta del Governo e della Commissione parlamentare per la legge del 1879, e cioè: *accrescere la potenzialità del tratto a pendenze eccezionali, in guisa che tutta intera la linea da Genova ad Alessandria si trovi in buone condizioni di esercizio rispetto ad un traffico anche ragguardevolmente maggiore dell'attuale.*

Tralasciando di parlare dei progetti che furono presentati e semplicemente adombrati, i quali si diramano dalle Stazioni della linea attuale nel percorso Genova-Alessandria, oppure si distaccano direttamente da Genova per la valle del Bisagno per fare capo a Mortara, a Vigevano ed a Voghera, ci limitiamo a riferire il risultato dell'esame fattosi per la linea della Stura e dell'Orba, quale emerge dal rapporto di apposita Commissione che si unisce in allegato n. 1, perchè intorno a questa fu particolarmente chiamata l'attenzione del Governo, non solo dai Corpi locali interessati, ma altresì dalla pubblica opinione.

Ma, quantunque il costo di questa linea sia quello che meno si scosta dalla spesa necessaria per la esecuzione della Succursale dei Giovi propriamente detta, tuttavia, valutato per una linea a doppio binario, quale risulta a circa 40 milioni, non può non ritenersi come troppo lontano da quello che stava e sta nella previsione della legge.

Oltrechè poi, il rapporto della Direzione dell'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia, che si unisce in allegato n. 2,

chiaramente dimostra come, al postutto, la spesa della linea in valle Stura ed Orba non gioverebbe che ad una parte relativamente limitata del traffico, di cui è centro il porto di Genova.

Che se la detta nuova linea varrebbe a sollevare quella in esercizio di una terza parte circa dell'attuale movimento ferroviario faciente capo a Genova, non vi è dubbio che, coll'aumentare del traffico, l'attuale linea dei Giovi diverrebbe, in breve volgere di tempo, di bel nuovo insufficiente, ripresentandosi così nelle identiche condizioni di oggi la necessità di costruire *la Succursale* propriamente detta. E non altrimenti accadrebbe con ogni altra variante, più o meno validamente sostenuta e degna di considerazione (allegato n. 3).

È perciò che, allo stato delle cose, e senza per nulla voler precludere la via alla costruzione di quelle altre linee che gli interessi interprovinciali ed internazionali saranno per rendere necessarie e possibili, in relazione anche alle condizioni delle nostre finanze, il Governo mantiene per ora la più pratica e la più semplice delle soluzioni: quella, cioé, della immediata esecuzione di una vera Succursale dei Giovi, la quale metta la ferrovia in esercizio da Novi a Genova, nella traversata dell'Appennino ligure, in condizioni tali di pendenza, di facilità e sicurezza d'esercizio, da guarentire quella potenzialità che, in ogni più fortunata previsione di aumento di traffico, basti a tutti i bisogni, sia per il movimento interprovinciale verso la Lombardia, l'Emilia ed il Veneto ed a quello internazionale per la Svizzera e la Germania, e sia verso il Piemonte ed a quello internazionale per la Francia.

Ho detto che la presente soluzione non precluderà la via alla costruzione di altre linee, di cui sia per manifestarsi più o meno presto la necessità. Considerando, infatti, che l'attuale linea nel tronco da Genova a Novi tocca già un prodotto chilometrico annuo di circa L. 110,000, è ovvio il dedurne che, sviluppandosi maggiormente il traffico, come non è a dubitarsi, e crescendo il prodotto dalle 150 alle 200 mila lire, potrà venire presto il giorno in cui sia giuocoforza pensare alla divisione dei trasporti in partenza dal porto di Genova. In questo caso, una linea per Ovada, Acqui, Asti, servirà molto appropriatamente il commercio di gran parte del Piemonte, nonchè il traffico internazionale pel Cenisio, mentre dal lato della Lombardia, dell'Emilia e del Veneto, ed anche più per l'avviamento al Gottardo, non sarà tolto di abbreviare le distanze per Tortona-Mortara, ed anche più per Tortona-Vigevano e Gallarate.

La Succursale dei Giovi, secondo il concetto e coi vantaggi preindicati, avrà pur quello di stare in limiti di spesa e di percorso poco discosti da quelli delle primitive previsioni; imperocchè, pur costruendola a doppio binario secondo i progetti esecutivi elaborati dalla Direzione tecnica di Genova ed ora in esame, la relativa spesa, tenuto conto dei ribassi d'asta, non si allontanerà, come si è avvertito, da quella dei 21 milioni di lire, ora inscritti nella tabella. — Con questa soluzione infine, si potrà senz'altro entrare nel campo della esecuzione, in guisa da poter costruire la nuova ferrovia in due anni o poco più.

Per quanto precede, e nulla essendosi innovato nelle somme complessivamente assegnate pel contributo a carico dello Stato nella spesa delle linee di terza categoria, il riparto generale del contributo dello Stato per anno e per linea, che dovrà essere determinato dalle tabelle, sarà il seguente:

Per le linee di seconda categoria . . .	L. 265,066,600
Per le linee di terza categoria	» 259,797,120
Totale	L. 524,863,720
a cui aggiunto il contributo dello Stato per la quarta categoria, depurato da quello imputabile alla Lecco-Colico, che trovasi ora compreso nella 2ª categoria, come sopra in	L. 94,130,000
Si ha complessivamente, come all'articolo 27 della legge 29 luglio 1879, ...	L. 618,993,720

Premesso quanto sopra, torna necessario di ben constatare che, malgrado le facoltà concesse coll'articolo 9 della legge 5 giugno 1881, stante la scarsità dei fondi disponibili, tanto per le linee della seconda, che per quelle della terza categoria, per tutto il periodo d'anni sino al 1892 la costruzione complessiva delle linee della seconda categoria non avrebbe potuto essere condotta al punto da permetterne l'apertura all'esercizio prima del 1895, e non prima dell'anno 1899 per quelle della terza categoria.

Il Governo, fermo nel suo proposito di realizzare il concetto più volte espresso alla Camera, specialmente in occasione della discussione dello stato di prima previsione pel corrente esercizio, ha pensato di ricorrere ad un mezzo suppletivo ed anche più efficace, che non sia quello che può emergere dalle facoltà accordate coll'articolo 9 sovraccitato della legge 5 giugno 1881.

Si propone quindi di prelevare dagli ultimi anni, in cui maggiori sono i fondi autorizzati per la costruzione di queste linee, quel tanto che occorre per dare un maggiore impulso ai lavori negli anni in cui sono relativamente scarsi i fondi allo stesso scopo disponibili, onde così si possa anticipare l'apertura del complesso delle linee di seconda categoria entro il 1890, ed entro il 1892 di tutte quelle della terza categoria; salvo, bene inteso, la completa ultimazione dei lavori negli anni susseguenti, e salvo di eseguire i pagamenti a saldo negli stessi periodi di tempo assegnati dall'articolo 27 della legge 29 luglio 1879.

In tale concetto, e per siffatto scopo, è proposto il riparto delle somme annuali per categoria e per linea, come alle tabelle annesse alla legge, cioè come all'allegato *a* per le linee di seconda categoria, e come all'allegato *b* per quelle di terza categoria.

Di queste tabelle e della 2ª parte della Relazione, nonchè dei relativi allegati, ci occuperemo nel prossimo numero, mancandoci oggi lo spazio.

Frattanto aggiungiamo qui il progetto di legge di cui si tratta.

Disegno di legge.

Art. 1 La linea Lecco-Colico, inscritta in forza dell'articolo 10 della legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie seconda) alla quarta categoria delle ferrovie complementari del regno, viene trasferita alla seconda categoria, ed il riparto della complessiva quota a carico dello Stato per le linee di seconda, terza e quarta categoria, di cui all'articolo 27 della legge predetta, di L. 618,993,720 è stabilito come segue:

Per le linee di seconda categoria:	
Contributo dello Stato	L. 265,066,600
Per le linee di terza categoria:	
Contributo dello Stato	» 259,797,120
Per le linee di quarta categoria:	
Contributo dello Stato	» 94,130,000
Totale	L. 618,993,720

Il riparto di dette somme per anno e per categoria è stabilito come ai seguenti articoli.

Art. 2. La somma complessiva, come sopra assegnata per le linee di seconda categoria in L. 265,066,600, è ripartita pei singoli esercizii dal 1880 a tutto il 1897 come segue:

Esercizio	1880	L. 5,720,200
»	1881	» 6,193,400
»	1882	» 7,037,900
»	1883	» 17,432,000
»	1884	» 17,600,900
»	1885	» 19,200,900
»	1886	» 19,882,400
»	1887	» 21,482,400
»	1888	» 19,382,400
»	1889	» 19,107,700
»	1890	» 19,132,900
»	1891	» 19,296,700
»	1892	» 14,834,600
»	1893	» 13,334,700
»	1894	» 13,138,100
»	1895	» 11,529,800
»	1896	» 11,229,800
»	1897	» 9,529,800
	Totale	L. 265,066,600

Art. 3. Per le linee di terza categoria, la somma complessiva, come sopra segnata in L. 259,797,120, è ripartita pei singoli esercizii dal 1880 a tutto il 1900 come in appresso:

Esercizio	1880	L. 3,156,092
»	1881	» 3,417,200
»	1882	» 3,883,200
»	1883	» 15,100,700
»	1884	» 15,893,900
»	1885	» 16,193,900
»	1886	» 18,149,200
»	1887	» 18,849,200
»	1888	» 19,147,200
»	1889	» 18,973,500
»	1890	» 17,497,900
»	1891	» 17,405,600
»	1892	» 16,688,700
»	1893	» 13,385,500
»	1894	» 11,673,600
»	1895	» 9,396,900
»	1896	» 9,196,900
»	1897	» 8,596,900
»	1898	» 7,712,700
»	1899	» 7,712,700
»	1900	» 7,763,628
	Totale	L. 259,797,120

Art. 4. La restante somma di L. 94,130,000, come sopra attribuita alle linee della quarta categoria, è ripartita pei singoli esercizii dal 1880 a tutto il 1900 come segue:

Esercizio	1880	L. 1,283,141
»	1881	» 1,389,400
»	1882	» 1,578,900
»	1883	» 1,667,300
»	1884	» 1,705,200
»	1885	» 1,705,200
»	1886	» 1,768,400
»	1887	» 1,768,400
»	1888	» 1,768,400
»	1889	» 1,818,800
»	1890	» 1,869,200
»	1891	» 2,197,700
»	1892	» 3,776,700
»	1893	» 5,279,800
»	1894	» 6,088,300
»	1895	» 7,073,300
»	1896	» 7,073,300
»	1897	» 7,073,300
»	1898	» 12,187,300
»	1899	» 12,187,300
»	1900	» 12,870,659
	Totale	L. 94,130,000

Art. 5. La somma di L. 63,265,713, complessivamente attribuita per acquisto di materiale mobile, in escuzione della suddetta legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª), è ripartita pei singoli esercizii dal 1880 al 1900 come segue:

Esercizio	1880	L. •
»	1881	» 2,000,000
»	1882	» 2,000,000
»	1883	» 2,700,000
»	1884	» 3,600,000
»	1885	» 4,000,000
»	1886	» 5,000,000
»	1887	» 3,000,000
»	1888	» 5,000,000
»	1889	» 3,000,000
»	1890	» 7,000,000
»	1891	» 3,000,000
»	1892	» 5,300,000
»	1893	» 8,000,000
»	1894	» 1,000,000
»	1895	» 1,500,000
»	1896	» 1,500,000
»	1807	» 1,500,000
»	1898	» 1,500,000
»	1899	» 1,500,000
»	1900	» 1,265,713
	Totale	L. 63,365,713

Art. 6. Per gli effetti, di cui ai precedenti art. 2 e 3, sono approvate le unite tabelle *a* e *b* pel riparto delle somme da assegnarsi annualmente a ciascuna delle linee di 2ª e 3ª categoria.

Art. 7. Nei bilanci annuali del Ministero dei lavori pubblici saranno mantenuti gli stanziamenti nella misura stabilita dalle leggi 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª) e 23 luglio 1881, n. 336 (serie 3ª).

Alle maggiori somme, che occorrono per gli effetti del riparto stabilito cogli articoli precedenti, si provvederà col fondo che resterà disponibile sugli assegni per le linee assunte dalla Società delle Ferrovie Meridionali con la legge 23 luglio 1881, n. 334 (serie 3ª), e mediante anticipazioni che il Ministro dei lavori pubblici è autorizzato a stipulare con gli accollatarii, anche con corrisponsioni di un annuo interesse, non maggiore del 5 per cento, a decorrere dal giorno in cui i pagamenti sarebbero legalmente dovuti sino a quello in cui saranno effettuati.

Per la decorrenza degli interessi si terrà conto del disposto dell'articolo 9 della legge 5 giugno 1881, n. 240 (serie 3ª).

L'importo degli interessi farà parte integrante delle spese di costruzione delle linee.

I depositi cauzionali potranno essere restituiti, quando il loro montare sia coperto dai crediti liquidi dell'Impresa per anticipazioni.

Le disposizioni del presente articolo potranno applicarsi in tutto od in parte anche per la costruzione delle linee della prima categoria.

Art. 8. È data facoltà al Governo del Re di riunire in *due capitoli*, divisi in articoli, le somme da stanziarsi annualmente nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici per la esecuzione della legge 29 luglio 1879, n. 5002, (serie seconda).

In uno dei detti capitoli sarà riassunto l'annuo stanziamento complessivamente assegnato per le spese di cui all'articolo 25 della legge 29 luglio 1879, modificato colla legge 23 luglio 1881, n. 336 (serie terza), e che si riferiscono agli oneri derivanti allo Stato *per la continuazione e pel saldo dei lavori di ferrovie già state autorizzate, e pei lavori in conto capitale relativi a ferrovie già in esercizio.*

Nell'altro capitolo saranno riassunte le somme assegnate pei lavori di costruzione e per l'acquisto di materiale mobile, relativi alle nuove linee complementari, di cui agli articoli 26 e 27 della legge 29 luglio 1879.

Di quei fondi dei quali non fosse possibile entro l'anno l'erogazione nelle opere o provviste a cui sono assegnati, o che risultassero in eccedenza ai bisogni per le opere e provviste stesse, il Governo potrà valersi per pagare il costo di quelle opere e provviste autorizzate dalla legge medesima, per l'esecuzione delle quali fossero insufficienti i preventivati stanziamenti.

Tali fondi saranno, occorrendo, reintegrati al rispettivo articolo negli anni successivi, mediante le somme autorizzate negli articoli relativi alle opere e provviste, a favore delle quali saranno stati erogati.

Art 9. Il Governo del Re è autorizzato a fare eseguire gli studii di una ferrovia attraverso lo Stretto di Messina mediante galleria sottomarina, la quale, cogli occorrenti tronchi di raccordamento, metta in diretta comunicazione le ferrovie della rete siciliana con quella di Calabria.

La spesa per detti studii sarà prelevata sui capitoli 127 e 128 del bilancio del Ministero dei lavori pubblici pel 1882, e negli anni successivi sui capitoli delle costruzioni delle linee di prima e seconda categoria.

FERROVIE SARDE

RELAZIONE *del Consiglio d'amministrazione letta all'assemblea generale ordinaria degli azionisti del* 30 *marzo* 1882.

(Continuazione — V. N. 15).

Considerato da questo punto di vista, il Bilancio preventivo del 1882 offre una singolare importanza, in quanto

presso a poco, e salvi i miglioramenti che possono ottenersi per lo sviluppo ordinario dei proventi, per la diminuzione dell'aggio, ecc., può riguardarsi quasi come lo schema del *Bilancio normale* della Compagnia. Egli è perciò che, nel presentarlo alla vostra approvazione, richiamiamo su di esso in modo speciale la vostra attenzione.

Nell'*Entrata* abbiamo notati i prodotti delle linee, nella stessa misura di L. 3,900 per chilometro, come si ebbero nel 1881, nonchè le garanzie governative di prodotto lordo e di prodotto netto; gli uni e le altre calcolati su tutta la rete sociale di chilometri 388. Si forma così un totale attivo di L. 7,857,000.

Nell'*Uscita* figura il servizio del *Capitale Imprestiti*, cioè delle Obbligazioni serie *A* e *B*, che si pagano in oro, coll'aggio calcolato al 5 p. 0[0; e delle 160,000 Obbligazioni emesse nel 1879.

Figurano poi le spese ordinarie dello esercizio computate in L. 1,810,000, cioè con un aumento su quelle dell'anno scorso proporzionato all'aumentato numero di chilometri in esercizio. A queste spese ordinarie noi proponiamo di aggiungere L. 26,000, somma che stimiamo indispensabile applicare alla Cassa di soccorso già esistente per il personale salariato della Compagnia, e ad una Cassa di previdenza, che prenderebbe vita in quest'anno, per la classe degli impiegati a stipendio. Le dette L. 26,000 corrispondono al 3 p. 0[0 dei salarii e degli stipendii, il quale 3 p. 0[0 dovrebbe d'ora innanzi costituire la misura del concorso che la Compagnia darà in favore di quelle istituzioni, a cui il personale e gli impiegati contribuirebbero con un altro 3 per cento.

Dopo le spese ordinarie dell'esercizio, vengono quelle di rinnovamento del materiale fisso e mobile, che l'anno scorso furono riunite alle spese per opere straordinarie nella complessiva cifra di L. 46,000, e che, incominciando col 1882, noi pensiamo debbano formare un fondo separato nella cifra di L. 300,000, da stanziarsi nel bilancio di ogni anno, anche se per qualche anno risultasse in tutto o in parte non erogato. Tenuto conto di quanto praticasi dalle altre Amministrazioni ferroviarie, e fatta ragione alle condizioni speciali delle nostre linee, ed alla limitata importanza del traffico, ci è sembrato che lo stanziamento annuo di L. 300,000, corrispondente a circa L. 750 per chilometro allorchè la rete si estenderà fino al Golfo degli Aranci, possa bastare per fornire i mezzi necessarii a rinnovare normalmente l'armamento e il materiale mobile, senza tema di incorrere nel pericolo di trovarsi nella necessità di gravare in una sola volta di una ingente spesa il bilancio di un'annata.

E qui crediamo di dovervi far notare che, sommando le spese ordinarie dell'esercizio previste come

sopra in	L. 1,810,000
il concorso da darsi alle Casse soccorso e di previdenza in	» 26.000
e finalmente le spese di rinnovamento in .	» 300,000
si forma un totale di	L. 2,136,000
mentre all'incontro si hanno nell'*Entrata*, fra proventi delle linee e garanzia di prodotto lordo	» 2,114,600
Quindi manca la sola differenza di . . .	L. 21,400

la quale è insignificante, e può facilmente sparire colla elasticità dell'esercizio, per trovarci nelle condizioni che reputiamo essenziali all'assetto normale della nostra Compagnia: cioè che le spese della nostra gestione, di qualunque natura esse sieno, rimangano ciascun anno coperte interamente dai prodotti delle linee, e dal supplemento che ci paga il Governo a titolo di garanzia di prodotto lordo; lasciando tutta la garanzia di prodotto netto per servire il capitale in Obbligazioni e in Azioni. È bene prendiate nota, o Signori, che presentandovi un Bilancio normale, il quale potrà servire alla Compagnia per molti anni avvenire, noi ci siamo studiati di informarlo a questa giusta e prudente norma amministrativa, che corrisponde perfettamente allo spirito della Convenzione col Governo del 1° maggio 1877 ed alla situazione creata alla Compagnia dalla medesima.

Nella prima parte di questa Relazione vi abbiamo accennato che rimane un *deficit* da colmare, per residuo costo delle linee del 2° periodo e per impegni corrispondenti ad aumenti recati nelle attività patrimoniali e ad opere straordinarie, cui credevasi provvedere, e sarebbesi in fatto provveduto con avanzi sul ricavo delle 160,000 Obbligazioni emesse nel 1879, quante volte, per le cause suaccennate, il ricavo non fosse rimasto interamente assorbito nell'aumentato costo delle costruzioni. Ora, in qual modo deve la Compagnia far fronte a questo *deficit* ed a questi impegni, che vanno in complesso a toccare la cifra di lire 2,500,000?

Il vostro Consiglio non esita a pronunciarsi nel senso, che convenga alla Compagnia provvedere quella somma in conto capitale, mediante una emissione supplementare di n. 10,000 Obbligazioni 3 per cento, uguali alle 160,000 ultimamente emesse. A prescindere che la natura degli impegni da soddisfare non comporta che vi si faccia fronte colle ordinarie risorse del Bilancio; a prescindere che, qualora si volessero caricare sui bilanci annuali i detti due milioni e mezzo, si renderebbe impossibile, nell'atto stesso che ne proclamiamo la necessità, di applicare la norma amministrativa testè accennata, di contenere gli oneri dell'esercizio entro i limiti dei proventi del medesimo; a prescindere da tutto questo, vi è un altro intento da raggiungere, egualmente equo e necessario, a nostro avviso, per il buon andamento della Compagnia, quello cioè di procurare al Capitale-Azioni una giusta rimunerazione. Or bene, tutto ciò si rende possibile, anzi certo, se ricorrendo all'emissione di 10,000 Obbligazioni, ci limiteremo a gravare per questa parte il nostro Bilancio di annue L. 160,000, a cui ascende il servizio di interesse e di ammortamento di quel numero di titoli.

E notisi che avremo così anche l'altro vantaggio, che distribuendo in un certo tratto di tempo la soddisfazione di alcuni fra gli accennati impegni, la Compagnia potrà intanto far servire una parte del ricavo delle Obbligazioni come *Fondo circolante* per i bisogni ordinarii della gestione sociale, senza chiedere alle Banche delle anticipazioni, e risparmiando un carico annuale di circa 40,000 lire fra interessi e provvigioni. Il quale carico non è a temersi che si ripresenti in avvenire, giacchè, a misura che si impiegherà il capitale nell'estinzione degli impegni, aumenterà presso a poco di altrettanto il *Fondo di riserva*, per modo da restare sempre alla Compagnia la disponibilità di un sufficiente *Fondo circolante*.

In correlazione a tale provvedimento ed alle idee espostevi, abbiamo nel preventivo del 1882 aggiunto al servizio del *Capitale imprestiti* L. 160,000 applicabili alle 10,000 Obbligazioni da emettere; abbiamo ridotto a L. 15,000 l'esito per *Interessi e provvigioni* sopra anticipazioni; e infine abbiamo compreso fra gli oneri le tasse di ricchezza mobile e di circolazione, che colpiscono il reddito industriale e il movimento delle Azioni, togliendo così la ragione del dissidio fra le due classi di Azioni.

E con tuttociò, il Bilancio preventivo per il 1882, il quale può considerarsi come *Bilancio normale* della nostra Compagnia, suscettibile piuttosto di miglioramenti che di diminuzione nei *Proventi*, reca le seguenti cifre finali:

Entrata	L. 7,857,000
Uscita	» 6,534,857
e quindi lascia un Utile disponibile di . .	L. 1,322,143

che dedotto il 5 0[0 per *Fondo di riserva*, permette di distribuire, tanto alle Azioni di preferenza, quanto alle Azioni ordinarie, il 5 0[0 netto di tasse.

Il vostro Consiglio, nell'annunziarvi questo risultato, non può trattenersi dall'esprimere un sentimento di soddisfazione e di compiacenza; avendo sempre augurato, più che osato sperare, di poter chiudere la gestione, che gli avete eccezionalmente affidata dal 1877 in poi, coll'assicurare finalmente a tutto il *Capitale-Azioni*, senza differenza di classe, quell'interesse che è giusta rimunerazione dovuta ai fattori del comodo e della prosperità pubblica.

(*Continua*).

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Abbiamo da Salerno che domani, 20, avrà luogo la visita di ricognizione della linea di 1ª categoria da Codola a Nocera per procedere all'apertura all'esercizio della medesima. Questa linea ha la lunghezza di soli 5 chilometri circa, ed è destinata a congiungere fra loro le linee Napoli-Avellino e Napoli-Salerno. La linea da Codola a Nocera sarà così la prima delle linee autorizzate dalla legge del 29 luglio 1879 (che si costruiscono a cura dello Stato), che verrà aperta al pubblico servizio.

><

Sappiamo che il Ministero dei lavori pubblici ha dato incarico all'Ispettore del Genio civile comm. Vincenzo Schioppo di procedere alla visita di collaudo finale delle linee Milano-Incino-Erba e Milano-Saronno.

><

Siamo informati che l'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia ha deliberato di accogliere favorevolmente, in via di esperimento, le domande di vendita di biglietti di viaggio per ferrovia negli alberghi, quando le medesime siano fatte da Stabilimenti di primo ordine situati in città principali.

><

L'Amministrazione medesima ha accordato delle facilitazioni di tariffa alle seguenti Ditte, con impegno di un determinato trasporto per ogni anno: alla Ditta Croze per trasporti di calce e cemento da Vittorio a Venezia; alla Ditta Melli per trasporti di legname dall'Austria alla Francia in transito per l'Italia.

><

Da un prospetto preparato dall'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia circa il carico delle merci a piccola velocità durante il 1.º trimestre del corrente anno, risulta che il carico stesso ha sorpassato di molto le più lusinghiere previsioni.

Infatti, nel detto trimestre il traffico è stato di tonnellate 1,610,000, mentre nel primo trimestre dell'anno 1881, già superiore a quello degli anni precedenti, fu di tonnellate 1,420,000. Per conseguenza, l'aumento di traffico verificatosi sulle Strade ferrate dell'Alta Italia nel 1.º trimestre del corrente anno, in confronto del corrispondente periodo del 1881, fu di tonn. 190,000.

><

Veniamo informati che quanto prima si procederà da apposita Commissione tecnica alla visita del tronco di ferrovia da Bussoleno al Confine francese, onde riconoscerne le condizioni di stabilità e studiare quali provvedimenti possano eventualmente occorrere, nell'interesse della sicurezza e dell'esercizio. Sappiamo che farà parte della Commissione un Ispettore delle miniere.

><

Ci scrivono da Siena che fra il Comune di Colle Val d'Elsa ed i signori Vittorio e Cesare Finzi fu stipulato un contratto per la cessione a questi ultimi della costruzione e dell'esercizio della linea di ferrovia da Colle Val d'Elsa a Poggibonsi, concessa dal Governo a quel Comune colla Convenzione del luglio 1881, già da noi pubblicata.

><

Ci scrivono da Reggio Emilia che quella Deputazione provinciale ha rassegnato per approvazione al Ministero dei lavori pubblici il progetto del tronco di ferrovia da Bagnolo a Carpi, della linea Ventoso-Reggio-Guastalla con diramazione per Carpi.

><

È stato presentato al Ministero dei lavori pubblici dall'Ufficio del Genio civile di Ravenna il progetto di appalto dei lavori da eseguirsi nel tratto della ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini, che attraversa la città di Ravenna. L'importo dei lavori da appaltare è preventivato in L. 38,100.

><

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che il progetto di appalto del secondo ed ultimo tronco della ferrovia Treviso-Motta, compreso fra il Ponte di Piave e Motta, possa essere approvato. La lunghezza di questo tronco è di m. 15,920, e l'importo dei lavori pel medesimo è preventivato in L. 1,075,000, delle quali L. 860,000 a base d'asta, e L. 215,000 a disposizione dell'Amministrazione per espropriazioni, provvista di ferri d'armamento ed opere alle Stazioni.

Il Consiglio stesso ha pure avvisato che, tenuto conto delle modificazioni suggerite dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, possa approvarsi, per indi procedere ai pubblici incanti, il progetto per la costruzione del tronco Crespino-Fosso Canecchi, della ferrovia Faenza-Firenze, il quale comprende la grande galleria dell'Appennino.

Il costo preventivato pei lavori di questo tronco, della lunghezza di m. 7,700, ammonta a L. 7,870,000, delle quali per lavori da appaltare L. 7,858,000, e per espropriazioni da farsi dall'Amministrazione governativa L. 12,000.

Dall'importo predetto è esclusa la provvista e posa in opera delle traverse e dei ferri di armamento.

La galleria dell'Appennino sovraccennata ha la lunghezza di m. 3,760. Oltre questa, sono previste altre 9 gallerie, della lunghezza totale di m. 1,060.

><

Ci scrivono dalla Sardegna che molti abitanti di Terranova hanno fatto istanza al Ministro dei lavori pubblici per ottenere che sia istituita una seconda coppia di treni giornalieri fra Chilivani e Terranova, e che venga aumentato il numero dei carri disponibili pel carico delle merci.

><

Ieri hanno avuto principio al Ministero dei lavori pubblici gli esami a tre posti di Sotto-Commissario amministrativo nel personale governativo dell'esercizio delle Strade ferrate.

La Commissione pei detti esami è composta dei signori: comm. Borgnini, Ispettore del Genio civile; cav. Fossati, R. Commissario per l'esercizio delle ferrovie Meridionali e Calabro-Sicule; e cav. Paria, R. Sotto-Commissario per le ferrovie dell'Alta Italia. Esercita le funzioni di segretario il sig. cav. Laruccia, Ingegnere-Capo del Genio civile e segretario del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

><

Siamo in grado di rettificare la notizia data da qualche giornale, che l'Impresa Guastalla avesse fatto atto di sequestro presso il R. Tesoro per le somme dovutele dal Governo in base all'annunciata sentenza del 28 marzo p. p. della Corte d'Appello di Parma. Risulta invece che la detta Impresa, notificò la sentenza ai Ministeri dei lavori pubblici e delle finanze in Roma, intimando agli stessi il precetto legale al pagamento della complessiva somma di circa 12 milioni e mezzo di lire, allo scopo di stabilire la decorrenza degli interessi in caso di ritardo.

><

Risultato delle aste per appalto di nuovi tronchi delle ferrovie complementari autorizzate colla legge del 29 luglio 1879:

10 *aprile*. — Fatali per l'appalto del tronco Este-Monselice, della ferrovia di 3ª categoria Legnago-Monselice — Non essendo stata presentata alcuna offerta di ribasso, l'appalto venne definitivamente aggiudicato al sig. Turchetti Giovanni, deliberatario provvisorio alla prima asta, per la somma di L. 261,750, ossia col ribasso del 12 75 p. 0{0 su quella di appalto.

12 *aprile*. — Primo esperimento d'asta per l'appalto del tronco da Fornola al Ghiareto, della ferrovia di 1.a categoria da Parma a Spezia. — Deliberato provvisoriamente al sig. Carlo Vasoli per la somma di L. 2,563,097.04, ossia col ribasso del 10 15 per cento su quella di appalto. — La scadenza dei fatali è fissata pel 3 maggio p. v.

><

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 10 al 15 aprile corr.

Furono, fra gli altri, approvati:

Un progetto di appalto per la costruzione del tronco Montecelio-Tivoli, della ferrovia Roma-Sulmona;

Un progetto per l'impianto di una Stazione di trasbordo a Modena, lungo la ferrovia Sassuolo-Modena-Mirandola-San Felice-Finale;

Un progetto per l'impianto di una nuova Stazione a Botricello, nel tronco Corigliano-Catanzaro, della ferrovia Taranto-Reggio;

Un progetto per il prolungamento del piano caricatore dei marmi nella Stazione di Carrara, lungo la ferrovia Massa-Carrara-Spezia;

Un progetto per la costruzione di nuove case cantoniere, garette, pozzi e forni da pane, lungo il tronco Potenza-Grassano, della ferrovia Eboli-Metaponto;

Un progetto per l'impianto ed esercizio di una tramvia a vapore da Gassino a Brusasco, con diramazione a Chivasso, in provincia di Torino;

Un progetto per l'impianto ed esercizio di una tramvia a vapore da Biella a Cossato, in provincia di Novara;

Un progetto per l'impianto ed esercizio di una tramvia a vapore fra Secondigliano, Melito e Giuliano, in provincia di Napoli;

Un progetto di travata metallica pel ponte sul torrente Santo Stefano di Briga, lungo la strada provinciale Messina-Catania, in provincia di Messina;

Un progetto per la riparazione frontale al tratto inferiore dei froldo Pastora nell'arginatura destra di Po, in territorio di Ferrara;

Un progetto per la sistemazione delle arginature a destra ed a sinistra del Reno, dal passo delle Monache allo sbocco del Samoggia, nei Comuni di Argile e di Sala, in provincia di Bologna;

Ed un progetto per lastricare l'ultima tratta dell'antico molo nel porto di Palermo.

><

Il Consiglio di amministrazione delle Ferrovie Romane, nella sua adunanza del 13 aprile corrente, prendeva, fra le altre, le deliberazioni che appresso:

1. Modificazioni di tariffa pel trasporto dei giornali.
2. Modificazioni di tariffa pel trasporto di vino in fiaschi
3. Convenzione pel servizio cumulativo marittimo.
4. Completamento dei binarii merci alla Stazione di Santa Maria Capua Vetere.
5. Convenzione con l'Amministrazione delle Bonifiche per lo spurgo del fosso Caracciolo a Napoli.
6. Alcune provviste occorrenti all'Esercizio, come larice di Carinzia, pietrisco, una machina a vapore ed una caldaia, ferro in verghe e stagno in pani.

Notizie Ferroviarie Italiane

Succursale dei Giovi — Il Consiglio provinciale di Genova, avuta comunicazione del disegno di legge presentato dal Ministro dei lavori pubblici circa la Succursale dei Giovi, emetteva, nella seduta del 14 corr., un voto unanime di ringraziamento all'on. ministro Baccarini, esprimendo in pari tempo il vivo desiderio che con la massima sollecitudine si proceda all'attuazione del progetto adottato.

In esecuzione di questa deliberazione, il presidente del Consiglio inviava il seguente telegramma:

« *Ministro dei lavori pubblici — Roma.*

« Consiglio provinciale ad unanimità delibera ringraziamenti a Vostra Eccellenza per presentazione progetto legge circa Succursale Giovi, nel senso dei voti di questo Consiglio, e rinnova istanze per sollecita esecuzione di sì importante opera.

« PODESTÀ, *Presidente* ».

A cui il Ministro rispondeva:

« *Dep. Podestà, Presidente Consiglio provinciale Genova.*

« Ringrazio illustre Consesso suo cortese atto di attenzione.

« BACCARINI, *Ministro* ».

Tramways della provincia di Roma. — La Deputazione provinciale ha approvato (riservato, ove ne sia il caso, ogni diritto della Provincia per l'occupazione della strada provinciale) le deliberazioni, per le quali i Consigli comunali di Palestrina, Zagarolo e Gallicano nel Lazio stabilirono di concedere ai signori Begaui e Tuccimei, i primi due un sussidio di lire centomila, ed il terzo di lire quindicimila, per la costruzione di un *tramway* sulla linea alla Stazione di Valmontone della ferrovia Roma-Napoli, ed alla Stazione di Monte Celio della ferrovia Roma-Sulmona.

Ferrovia di Frascati. — Il *Pop. Rom.* dice che il Municipio di Frascati, col mezzo della Prefettura di Roma, ha fatto preghiera al Ministero dei lavori pubblici perchè siano al più presto iniziati i lavori di costruzione del tronco di ferrovia compreso fra l'attuale Stazione di Frascati e la città, pei quali il Comune anticipa al Governo la spesa necessaria.

Ferrovie Romane — Da un dispaccio da Roma da fonte attendibilissima, il *Sole* è assicurato che nel p. v. settembre il Governo effettuerà le estrazioni arretrate dal 1873 al 1882 per N. 27,506 Obbligazioni, e che nel 1883 procederà all'estrazione regolare di altre N. 3,225, e così di seguito progressivamente fino all'anno 1954.

Ferrovia Zollino-Gallipoli. — In seguito alla diminuzione di L. 6.05 per cento, fatta in tempo utile sul presunto prezzo di L. 429,159.50, ammontare del deliberamento susseguito all'asta tenutasi il dì 10 marzo ultimo scorso, per lo appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Zollino-Gallipoli, compreso fra Alezio e Gallipoli, della lunghezza di metri 6,200, in provincia di Lecce (escluse le espropriazioni stabili, l'armamento ed il materiale fisso per le Stazioni), si procederà alle ore 10 ant. del 28 corr., presso il Ministero

dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Lecce simultaneamente, al definitivo deliberamento a chi risulterà il migliore oblatore, in diminuzione della presunta somma di L. 403,195.35, a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 25,000, e in lire 50,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Tramways della provincia di Grosseto. — Leggimo nel periodico *L'Ombrone*, che il Consiglio provinciale di Grosseto, nell'adunanza del 28 marzo scorso, rinviò, per essere completato, il progetto della ferrovia a sezione ridotta da Follonica alla base della salita di Schiantapetto. Si può esser certi che la Rappresentanza municipale, come fu sollecita e premurosa per lo stanziamento dei fondi occorrenti per gli studii, mostrerà oggi uguale zelo pel completamento del progetto, che venne già affidato a persone assai competenti nella materia.

Il Consiglio provinciale medesimo sarà fra breve chiamato a deliberare sulla concessione del piano stradale pel collocamento del binario, e sullo stanziamento di un sussidio annuo per l'esercizio della tramvia. E forse da questo che dipende l'attuazione del progetto.

Ferrovia S. Arcangelo-Urbino-Fabriano. — Il Consiglio provinciale di Pesaro e Urbino, nella sua seduta del 1° corrente, ha approvato all'unanimità i seguenti ordini del giorno:

« I. — Il Consiglio, visto il progetto dell'ing. Pera per le varianti e la subvariante Olivieri pel Montefeltro, e di Pergola pel Morello alla Smirra;

« Richiamate le precedenti deliberazioni 11 marzo 1880 e 23 febbraio 1881, e le medesime nel confermare completando, delibera quanto appresso:

« 1. Esprime voto favorevole alla variante colla subvariante pel Montefeltro, ed alla variante di Pergola pel Morello alla Smirra.

« 2. Incarica la Deputazione provinciale di conformare l'operazione finanziaria, deliberata l'11 marzo 1880, all'onere che deriverà alla Provincia dal tracciato che venne adottato dal Governo, con la rivalsa della quota sopra i Comuni interessati ai termini di legge.

« 3. La somma che, dedotte le rate stanziate nei bilanci 1881-82 ed il residuo del fondo sul bilancio 1880, rimane da prendere a prestito per la ferrovia Fabriano-Urbino-S. Arcangelo, e pei sussidii concessi alle linee del Metauro e del Foglia, venne ripartita in 10 rate uguali sui bilanci 1883 a tutto il 1892, stanziando nel bilancio 1883 la somma occorrente agli interessi ed alla quota di ammortizzazione della prima rata decennale; in quella del 1884 la somma per la seconda rata e per le precedenti 1881-82-83; e così successivamente stanziando la somma occorrente per la rata dell'anno e per tutte le anteriori ».

« II. — Il Consiglio, avuto riguardo all'ingente carico che per la ferrovia S. Arcangelo-Urbino-Fabriano sarà per pesare sul bilancio dell'azienda provinciale e su quelli dei Comuni interessati, ove la sua costruzione debba esser fatta, a scartamento ordinario, primo tipo economico:

« Considerato che potrebbe essere notevolmente alleggerito, ove la costruzione della linea possa esser fatta a scartamento ridotto;

« Prendendo atto delle rimostranze della Rappresentanza comunale di Fabriano in data del 27 gennaio 1882;

« Delibera di chiedere al Governo che alla linea S. Arcangelo-Urbino-Fabriano, per rispetto al contributo dello Stato, sia fatta la condizione delle linee di prima o almeno di seconda categoria; ed ove ciò non sia possibile, che sia autorizzata la costruzione della linea a scartamento ridotto ».

Ferrovie venete complementari. — Il *Giorn. di Udine* dice che la proposta concretata dalla Deputazione e che sarà sottoposta alle deliberazioni di quel Consiglio provinciale, convocato straordinariamente pel 29 corrente mese, è la seguente:

« La Società Veneta assume la costruzione delle ferrovie Udine-Palma-Latisana-Portogruaro, Udine-Cividale e Motta-Casarsa entro cinque anni, ed anche prima se dal Governo venisse antecipato prima del 1895 il pagamento dei decimi ad esso incombenti.

« Per queste tre linee, la Provincia di Udine concorrerebbe con annue lire 98 mila per 35 anni.

« La Provincia accorderebbe poi un sussidio annuo di L. 10 mila per una ferrovia od una tramvia a vapore da Udine a S. Daniele, e di L. 12 mila per una ferrovia od una tramvia a vapore da Piani di Portis a Tolmezzo, purchè però i Comuni interessati alle due linee trovino una Società costruttrice ed assuntrice dell'esercizio.

« La Provincia quindi spenderebbe complessivamente annue 120 mila lire per 35 anni ».

La proposta della Deputazione è inscindibile, e cioè dovrebbe essere attuata in ogni sua parte.

— Nella seduta straordinaria del 15 aprile del Consiglio provinciale di Padova, il deputato Erizzo diede comunicazione del seguente ordine del giorno concordato fra quella Deputazione provinciale e la Commissione ferroviaria di Venezia:

« La Commissione ferroviaria di Padova propone alla Commissione di Venezia, salvo di ottenere l'approvazione dei propri mandanti:

« 1° di concorrere col terzo della spesa nella costruzione della linea Mestre-Dolo-Adria per il tratto corrente nel suo territorio;

« 2° di concorrere nella stessa proporzione e sempre per il tratto corrente nel suo territorio nella costruzione della linea per Chioggia, purchè la Provincia di Venezia abbandoni il progetto di distacco a Villa del Bosco, sostituendo una linea più diretta Piove-Chioggia, secondo quel tracciato che sarà d'accordo in via definitiva fissato entro un mese da oggi ».

— Il Consiglio prendeva atto della relazione dell'onorevole Erizzo, la quale conchiude per la necessità delle due linee Camposampiero-Castelfranco-Montebelluna, che verrebbe ad allacciarsi alla Belluno-Feltre-Treviso e Padova-Piove-Chioggia, e del *tramway* Padova-Consele-Aquillara, ed altro per Abano, che sarà come l'iniziamento di quello che dovrà congiungere Padova a Vicenza per i colli Euganei. Il relatore accennò pure alla tramvia Padova-Dolo, che dovrà essere costruita col concorso di Venezia.

Il deputato Erizzo ha pure riferito che vennero già appaltati i lavori del primo tronco della linea Este-Monselice, per il quale Padova dovette, in pendenza della negativa opposta da Verona, antecipare anche il concorso di questa, che del resto è obbligatorio.

Tramway di Venezia. — All'isola del Lido si stanno scaricando le rotaie per costruire il *tramway* a cavalli, che dovrà unire l'approdo di S. M. Elisabetta al Grande Stabilimento dei bagni sulla sponda del mare.

Sono già quasi approntati anche i vagoni, i quali si dice che dovranno esser 5, capaci di 48 persone l'uno.

Si affretta intanto il collocamento delle rotaie e degli scambi, perchè si vorrebbe aprire il *tramway* all'esercizio per la metà del prossimo maggio.

Tramways della provincia di Vicenza. — Scrivono da Torrebelvicino, 15, al *Giornale di Vicenza:*

L'idea del *tramway* Torrebelvicino-Pieve-Schio, sorta per opera dell'egregio sig. Cesare Belzini, che ha con sè dei serii capitalisti veneziani, venne accolta con molto favore dal cav. Giovanni Rossi, che gli promise il suo appoggio, e con entusiasmo degli abitanti della vallata alta del Leogra, e segnatamente dai componenti gli Stabilimenti industriali del Lanificio a Pieve e Torre, che veggono centuplicati e resi facili colle rapide comunicazioni i rapporti loro con Schio, dal punto di vista industriale e sociale.

La linea, di cui fu già incaricato per gli studii un egregio ingegnere di Schio, noto per gli importanti progetti della linea di ferrovia economica Schio-Piovene-Arsiero e Thiene-Piovene, il sig. G. B. Saccardo, sarà a scartamento normale; e partendo dalla Stazione di Schio, at-

traverso il Viale de' Passeggi ed il nuovo Quartiere, si collegherà allo Stabilimento Giovanni Rossi, proseguirà lungo il torrente Leogra verso Pieve, d'onde con un binario servirà quello Stabilimento di panni militari, proseguendo poi verso qui, per terminare *intanto* a questo Stabilimento Giuseppe Grandesso.

Dico *intanto*, poichè è facile prevedere che le acque di Torre, quelle di Staro, le amene località di Valli, dominio ormai incontestato degli alpinisti, faranno sì che la vaporiera si addentri ancor maggiormente nella vallata.

Ferrovia Como-Lecco — Nella seduta del 16 corr. del Consiglio provinciale di Como, in seguito a breve discussione, venne alla unanimità adottato il seguente conchiuso, proposto dalla Deputazione:

« Il Consiglio provinciale delibera, in base ed in esecuzione dell'art. 5 della legge 29 luglio 1879, d'importare nel proprio bilancio per l'anno 1883 lire 75 mila per la linea di terza categoria Como-Lecco; ed altrettanta somma dichiara di destinarla allo stesso scopo, prendendola dalle lire 100 mila inscritte in genere per le strade ferrate nel titolo II°, categoria 8ª, del proprio bilancio per l'anno 1882; e raccomanda alla propria Deputazione di instare presso il Governo perchè dia opera affinchè la costruzione della linea stessa abbia presto il suo incominciamento ».

Tramways della provincia di Torino — La Deputazione provinciale, nell'adunanza del 6 corr. prese, fra le altre, le seguenti deliberazioni:

Emise parere favorevole, mediante alcune modificazioni, in ordine alla tariffa di trasporto dei viaggiatori sulle linee di *tramways* Torino-Orbassano-Piossasco ed Orbassano-Trana, proposta dal concessionario ing. Corti.

Deliberando in via d'urgenza, a mente dell'articolo 180, n. 9, della legge comunale e provinciale 20 marzo 1865, autorizzò la Società concessionaria del *tramway* Pinerolo-Cavour, sulla strada provinciale Pinerolo-Cuneo, a prolungare la linea stessa sino al confine colla provincia di Cuneo, mandando stipularsi la relativa concessione, previi gli opportuni depositi, in base al precedente atto di concessione stato approvato dal Consiglio provinciale.

Tramway Ivrea-Santhià. — I lavori per questo *tramway* proseguono attivissimamente. La Società belga promette di avviare l'esercizio nella metà del mese di maggio, se il tempo sarà propizio ai lavori e non sopravverranno ostacoli.

Però il *tramway* non collegherà le due Stazioni ferroviarie d'Ivrea e Santhià, ma farà capo ad Ivrea presso la porta Vercelli, ed a Santhià presso l'albergo del Pallone; e ciò perchè non fu possibile venire ad un accordo con questi Municipii per l'esercizio della linea nell'interno dell'abitato.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. - Leggesi nella *Gazzetta Ticinese* del 15:

Circa alla fissazione delle tariffe per tutta l'intiera rete del Gottardo, i giornali dell'interno della Svizzera recano le seguenti informazioni: Il Dipartimento federale delle ferrovie ha designato come linee di montagna, cioè linee con pendenze del 15 ‰ e più, e su cui sono ammessi dei supplementi di tassa, i seguenti tronchi: Erstfeld-Biasca, Giubiasco-Taverne, Capolago-Chiasso.

Sulla linea Giubiasco-Taverne, le merci di transito dirette per e dall'Italia, a tenore dell'articolo 16 del trattato tra la Svizzera e l'Italia concernente la ferrovia del Monteceneri, del 16 giugno 1879, sono esentuate dalla tassa suppletoria; e per rispetto al servizio interno sulla linea Capolago-Chiasso, la Direzione ha rinunciato alla tassa suppletoria come finora. Nel computo delle tasse si dovettero prendere in considerazione: *a*) per il servizio di transito tra la Germania e l'Italia, l'art. 8 del trattato internazionale del 15 ottobre 1869; *b*) per il servizio di transito tra la Svizzera e l'Italia, che comprende l'intera rete della ferrovia del Gottardo, l'art. 2, lett. *d*, della legge federale concernente la concessione di sussidii per le ferrovie alpine, del 22 agosto 1878; *c*) per il servizio interno della ferrovia del Gottardo, e per il servizio diretto dalle Stazioni della ferrovia del Gottardo colla Svizzera ed oltre e l'Italia, le disposizioni delle concessioni impartite dai Cantoni (e per rispetto alla linea Cadenazzo-Pino, la concessione impartita dalla Confederazione il 16 settembre 1875).

Ad *a* e *b*, le tasse suppletorie ammesse comportano il 50 0[0 sulle tasse di trasporto dei passeggieri, 5 cent. per tonnellata e per chilometro = 34 1[2 0[0 sulle tasse normali per le merci, e 3 cent. per tonnellata e per chilometro = 60 0[0 per i materiali (ad eccezione del carbon fossile, il quale sarà trattato secondo una tariffa speciale) e queste; tasse suppletorie furono appunto applicate dalla Direzione nello schema di tariffe.

A lett. *c*, le concessioni ammettono un aumento del 100 0[0; la Direzione ha conservato questo massimo per il trasporto dei bagagli, ma lo ridusse al 75 0[0 per il trasporto delle persone, ed al 60 0[0 per il trasporto merci.

— Il numero delle nuove locomotive della Società del Gottardo venne definitivamente fissato in 45, cioè 6 macchine per treni passeggieri, 31 macchine-tender per treni merci, ed 8 macchine-tender a 6 ruote accoppiate; le quali, colle 14 locomotive già possedute, portano il numero complessivo delle macchine, di cui disporrà la Società, a 59, ossia una macchina per ogni 5 chilometri di linea.

Il parco delle vetture della ferrovia del Gottardo, in seguito a nuovi acquisti, viene aumentato di 27 vetture per persone, 20 bagagliai e 245 carri-merce. Computando il materiale già posseduto, la Ferrovia del Gottardo dispone quindi di 109 vetture-passeggieri e di 529 carri di trasporto.

— La *Gazzetta Ticinese* dice pure:

L'ispezione definitiva internazionale dei lavori eseguiti nell'anno di costruzione 1881-82 alla ferrovia del Gottardo avrà luogo il 19 maggio prossimo ed i giorni susseguenti; ed a parteciparе alla stessa sono designati per la Svizzera i signori: cons. federale Welti, direttore del Dipartimento delle poste e ferrovie, e Dapples, ispettore tecnico delle Ferrovie svizzere.

— La Direzione della Ferrovia del Gottardo partecipò al Governo italiano di aver nominato il signor Rodolfo Hofer, Console della Svizzera in Genova, a suo rappresentante commerciale nel Regno.

— Il movimento sulle linee in esercizio della ferrovia del Gottardo, durante lo scorso mese di marzo, fu il seguente:

Linee ticinesi di pianura (67 chilom.): Persone trasportate 33,900 (marzo 1881: 39,176), introito fr. 37,100 (f. 43,123,80); merce trasportata tonn. 5280 (tonn. 6477), introito franchi 18,900 (fr. 21,060.15). Introito complessivo fr. 56,000 (fran. 64,183.95), ossia franchi 835.82 (fr. 957.97) in media per chilometro.

Linea Göschenen-Airolo (16 chil.): Passeggeri trasportati 9,100, introito fr. 17,300; merce trasportata tonn. 720, introito fr. 5,700. Introito complessivo fr. 23,000, ossia fr. 1,437.50 in media per chilometro.

Complessivamente sui due tronchi (83 chil.): Persone trasportate 43,000, introito fr. 54,400; merce trasportata tonn. 6,000, introito fr. 24,600. Introito complessivo fr. 79,000, ossia fr. 951.81 in media per chilometro.

Ferrovie francesi. — Si sta esperimentando sulla linea ferrata Parigi-Lione-Mediterraneo, l'illuminazione della via per mezzo di una lampada elettrica posta avanti le locomotive. La Compagnia del Nord ha già fatto degli esperimenti, che sono ben riusciti. Il macchinista ha sempre potuto distinguere la via oltre 250 metri. Le opere d'arte, i caselli si distinguevano oltre 500 metri. Si conchiuse da questi esperimenti essere possibile illuminare la via a meno di 300 metri coll'illuminazione elettrica.

Ferrovie tedesche. — Il Governo del Würtemberg ha pubblicato il prospetto della situazione delle ferrovie dello Stato alla fine (31 marzo) dell'esercizio 1880-81. Vi troviamo che lo sviluppo delle dette linee ascendeva a quella

data a 1,535 chilom. (di cui 169 a doppio binario); e di questi, 1,528 erano eserciti dallo Stato medesimo. Il servizio dei trasporti diede un prodotto di M. 24,667,114, ossia M. 141,039 di più che durante l'esercizio 1880-81.

Il beneficio netto ascende a M. 11,043,535, ossia 2.54 per 0[0 (contro 3.09 per 0[0 nel 1879-80) del capitale complessivo di costruzione in M. 435,118,405. Le spese d'esercizio assorbirono il 56.9 per 0[0 (contro 51.5 per 0[0 nel 1879-80) dei prodotti.

Ferrovie austro-serbo-bulgaro-turche. — Fu annunciato che il 27 marzo scorso era stato stabilito a Vienna l'accordo tra gli Stati interessati nella grande linea internazionale Vienna-Costantinopoli. Una Convenzione in 35 articoli è stata, infatti, sottoscritta, ma il più importante non fu fatto, cioè nulla è detto in quell'atto sulla direzione da darsi alle linee verso Costantinopoli e Salonicco.

Si disse allora che la Porta aveva fatte alcune riserve, nell'ultima seduta, sopra alcune questioni secondarie; ma tali riserve riguardano pure il tracciato delle linee.

La Turchia, com'è noto, acconsentì al raccordo della linea daSalonicco a Mitrovitza colla linea principale, e come punto di congiunzione, essa raccomandava Pristina, per ragioni strategiche e commerciali. Ma ciò non soddisfa punto il Governo serbo, il quale insiste sulla sua prima proposta, secondo la quale la congiunzione dovrebbe effettuarsi ad Uskjub per Vranja.

Laonde tutto sarebbe di nuovo in questione, e le costruzioni frattanto soffriranno un nuovo ed incalcolabile ritardo.

Il *Times*, in un dispaccio da Costantinopoli, fa inoltre sapere che la Porta intende trasferire la sede dei negozianti nella sua capitale, ove saranno dal signor Primker, membro tedesco del Consiglio dei bondholders, sotto gli auspicii della Germania e dell'Austria. La Porta si sforzerà a promovere un accordo sui punti di congiunzione, mentre contemporaneamente cercherà d'intendersi col barone de Hirsch circa i diritti della Società esercente le ferrovie della Turchia europea. Essa si riserva poi il diritto di consultare le Potenze firmatarie del trattato di Berlino, in quanto alle congiunzioni delle linee. Il signor Primker è incaricato d'informare il Governo di Berlino sull'andamento dell'affare.

Ferrovie dell'Algeria. — Si scrive dall'Algeria che il 2 corr. la prima locomotiva è giunta a Mecheria. La linea strategica da Masbah a Mecheria è ormai in esercizio. Il territorio del Sahara, al sud del chott Cherqui, si trova in comunicazione non interrotta per ferrovia con Orano ed il mare.

Ferrovia dell'Imalaya. — La strada ferrata dell'Imalaya, costruita di recente nell'India, è una delle più curiose opere pubbliche del nostro secolo. Infatti, se l'Imalaya è la più alta catena di montagne del globo, la nuova ferrovia è altresì la sola che superi un'altezza di 2,255 metri con uno sviluppo di 80 chilometri, cioè circa 28 metri e 25 centimetri per chilometro; che presenti pendenze da 47 a 50 millimetri per metro, e delle curve di 21 metri e 33 centimetri di raggio.

La strada ferrata dell'Imalaya ha l'aspetto di un serpente, che si perde nelle nubi; poichè ha una lunghezza totale di circa 580 chilometri, e permette di compiere in ventiquattro ore il viaggio da Calcutta a Darjeeling, località situata a 2,345 metri sopra il livello del mare.

I lavori di questa ferrovia, che dovevano essere compiuti in diciotto mesi, furono intrapresi nel maggio 1879 e terminati nel giugno 1881. La via è larga m. 0,61, e le guide sono di acciaio. La pendenza più comune è di 0.04 per metro, ma in alcuni punti è pure di 0.05.

Per la trazione attualmente si adoperano delle macchine-tender, di modello ridotto, che trascinano delle vetture molto leggiere ed analoghe a quelle che impiegano nella stagione estiva alcune Compagnie di *tramways*.

In quanto poi alle locomotive, esse assomigliano a quelle che circolano sulle strade ordinarie, e nella scesa la celerità è moderata mediante freni possenti.

Però, scrive l'*Indépendance Belge*, finora non abbiamo informazioni precise sulla spesa di trazione e sulla celerità di marcia; e siccome l'apertura della linea è relativamente recente, così l'esperienza non ha peranco potuto dimostrare se sarà sempre possibile il farvi un servizio regolare in tutte le stagioni.

Ma, come disse sir Askley Eden nel suo discorso d'inaugurazione, la ferrovia dell'Imalaya ci pare avere risoluto un problema, che non erasi ancora presentato nella storia delle strade ferrate.

Ferrovie americane. — La Compagnia ferroviaria di Pensylvania fa costrurre dei vagoni-ristoratori, da essere attaccati ai suoi treni celeri tra Nuova York e Chicago. Questi vagoni stazioneranno davanti a certe Stazioni, e saranno uniti ai treni verso l'ora del pasto. La tavola rotonda sarà servita prima, ed i viaggiatori non dovranno che sedervisi all'intorno. Il prezzo sarà di 15 *cents* (L. 4 italiane). Finito il pasto, il ristoratore sarà staccato dal treno. Lo scopo di questa nuova disposizione è di evitare le fermate, che i treni celeri fanno ora per permettere ai viaggiatori di pranzare.

Notizie Diverse

Lavori edilizii in Roma. — In questi giorni i signori Marotti e Frontini hanno cominciato i lavori di sterro per la costruzione dei grandi fabbricati, che dovranno abbellire la piazza Vittorio Emanuele all'Esquilino. Il primo fabbricato che verrà costruito è quello che forma angolo colla via Carlo Alberto.

I signori Marotti e Frontini, fedeli agli impegni presi, hanno cominciato a lavorare con molta energia, e confidano di poter terminare tutta la piazza coi relativi fabbricati prima ancora dei sei anni stabiliti nel loro contratto.

— La costruzione del nuovo cavalcavia, presso Santa Bibbiana, e sul quale passano tutte le linee ferroviarie che giungono alla Stazione centrale, è terminata. Come è noto, questo importante lavoro è stato eseguito per cura delle Ferrovie Romane, col concorso del Municipio, il quale vi ha contribuito per 90 mila lire.

Sotto il cavalcavia (fatto senza risparmio) passa il viale Principessa Margherita, il quale mette capo alla nuova Porta San Lorenzo, e da questa alla nuova strada del Campo Santo. Sarebbe stata cosa facilissima al Municipio di provvedere all'apertura della nuova Porta, alla sistemazione della strada ed alla regolarizzazione degli accessi, mentre si costruiva il cavalcavia.

Invece la nuova Porta non si è aperta, le strade sono tenute in modo da rassomigliare più al deserto che a quelle d'una città civilizzata; e prima che il Municipio si risolva a lavorare, passerà ancora qualche anno. — Così la *Libertà*.

Bonificamento dell'Agro romano. — Il Ministro Baccarini ha fatto vive premure alla Giunta parlamentare che sta esaminando il progetto di legge da lui presentato per la bonificazione dell'Agro romano, perchè voglia sollecitamente portare a termine i suoi lavori; e la Giunta, alla sua volta, si è diretta al Ministro d'agricoltura per avere da lui alcuni schiarimenti necessarii. Allora l'onorevole Berti non ha posto tempo in mezzo per aderire alla richiesta della Commissione parlamentare, la quale perciò verrà convocata a giorni per terminare l'esame del progetto di legge anzidetto e nominare il proprio relatore.

Porto di Livorno. — Si ha da Livorno, 13, che quella Camera di commercio ha accolto il voto manifestato dalla Commissione per lo studio di nuovi bacini di carenaggio, e ha deliberato di chiedere al Governo che siano sospesi i lavori per il prolungamento del bacino esistente.

Sono già partiti per Roma i signori cav. S. Tesei, cap. E. Senzi, prof. G. Rella ed ing. L. Patron, membri della Commissione, coll'incarico avuto dalla Camera di commercio, e credesi anche dalla Giunta municipale, di chiedere al Ministero dei lavori pubblici che, in conformità al voto manifestato dalla Commissione stessa, siano sospesi i lavori pel prolungamento del bacino esistente, finchè essa non abbia ultimato i suoi studii e formulate le sue proposte.

Progetti d'opere pubbliche. — Il Ministro dei lavori pubblici ha presentato alla Camera dei deputati, nella seduta del 12 corr., un disegno di legge per l'allargamento di una banchina nel porto di Bari, per la costruzione di una banchina nel porto di Brindisi, e per la costruzione di un faro nell'isola di Vulcano.

La baia d'Assab. — Leggesi nel *Diritto* che l'onorevole Ministro degli affari esteri ha invitato l'onorevole Ministro dei lavori pubblici a proporgli un ispettore del Genio civile, che possa essere inviato ad Assab, con incarico di studiarvi un progetto di sistemazione del porto e delle strade di quel nostro possesso, con prosecuzione sui territorii limitrofi, iniziandovi poi anche i lavori.

Siamo accertati che l'onor. Baccarini, aderendo all'invito, avrebbe all'uopo scelto il comm. Dionisio, distintissimo ingegnere, che ha preso già parte ai lavori pel canale di Suez. L'ingegnere Dionisio conosce bene gli Arabi, e può egregiamente rispondere al fine che si prefigge l'on. Mancini, assicurando al possedimento nostro quelle comunicazioni ed accessi, che sono indispensabili per lo sviluppo e floridezza della colonia italiana in Assab.

Una legge speciale verrà dal Ministro degli affari esteri presentata al Parlamento per ottenere i fondi necessarii alla esecuzione del progetto.

Navigazione lacuale. — La *Gazz. Uff.* dell'11 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 13 marzo p. p., con cui è approvato il Regolamento per la navigazione a vapore sui laghi di Garda e d'Iseo.

Società industriali ed istituti di credito. — Con R. Decreto del 16 marzo p. p. (*Gazz. Uff.* del 12 corr.), la Società in accomandita per azioni al portatore, sedente in Genova, col titolo di *Società italiana di trasporti marittimi, gerenza e nome sociale Raggio e Comp.*, collo scopo dei trasporti specialmente fra l'Italia e l'America del Sud, e di altre operazioni affini, colla durata di 30 anni decorrendi dalla data del presente decreto, e col capitale nominale di L. 16,000,000, diviso in 32,000 azioni da L. 500 ciascuna, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto con modificazioni.

— Con R. Decreto del 30 detto mese (*Gazz. Uff.* del 13 corr.) è approvato il nuovo statuto della Società anonima, sedente in Torino, col titolo di *Società italiana per il gas*, e col capitale nominale di L. 3,500,000, diviso in 7,000 azioni da L. 500 ciascuna.

— Con R. Decreto del 23 detto mese (*Gazz.* sudd.), è approvato l'aumento del capitale della *Società edificatrice di abitazioni operaie in Milano*, portandolo da L. 40,000 a L. 100,000, mediante emissione di altre 1,200 azioni da L. 50.

Consolidato 5 per cento. — Per determinazione di S. E. il Ministro del tesoro, il pagamento nello Stato delle cedole al portatore del Consolidato 5 per cento per il semestre, scadente al 1° luglio 1882, incomincierà col giorno di domani, 20 aprile.

Applicazione dell'elettricità. — Alcuni industriali della città di Sciaffusa hanno intenzione di trarre profitto delle recenti scoperte della trasmissione della forza meccanica per mezzo di macchine dinamo-elettriche. Parecchie di queste macchine, costrutte a Basilea dai costruttori Burgin e Alioth, giunsero a Sciaffusa, e due di esse funzionano fin d'ora regolarmente. La forza meccanica di una ruota, messa in movimento dall'acqua, viene trasformata in elettricità, e condotta a distanza da grossi fili di rame, per venire nuovamente trasformata in lavoro meccanico a servizio dei laboratorii.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Posti in un ambiente poco favorevole agli affari, non è a dire come si contenessero nella scorsa settimana i valori ferroviarii. Le Azioni delle Ferrovie Meridionali vennero quotate, più che negoziate, al prezzo di 469 a 466; le Obbligazioni a 274; i Boni a 545. Del pari le Obbligazioni Palermo-Trapani, 1ª emissione, a 275.50; quelle di 2ª emissione a 276; le Pontebbane a 444; le Meridionali austriache a 286; le Sarde, serie A, a 272.50; la serie B a 275.50; le nuove a 272.50; le Azioni Ferrovie Romane a 152 circa.

A Parigi, le Azioni Lombarde, meglio sostenute nella previsione di un dividendo di 4 lire, si aggirarono sul 306.50 al 307.50; le Obbligazioni relative invariate a 284; le Obbligazioni Vittorio Emanuele oscillanti tra il 280 al 278; le Azioni Ferrovie Romane a 146; le Obbligazioni a 268.

ESTRAZIONI

Società della Ferrovia Torino-Cuneo-Saluzzo. — Numeri delle cento Azioni state estratte il 5 aprile 1882, e da rimborsarsi ai possessori delle medesime, mediante presentazione dei rispettivi titoli all'atto del pagamento del dividendo 1881:

326	635	982	1094	1160	1802	2019	2109	2162
2314	2600	3165	3230	3649	4143	4223	4408	4604
4694	5240	5250	5761	6086	6246	6399	6517	6618
6710	6875	7597	7689	7695	7831	8129	8530	8570
8669	8746	8984	9533	9562	9805	10136	10183	10795
10963	11128	11516	12031	12786	12792	12860	13269	13358
13749	13802	13893	13953	14152	14175	14309	14525	14572
14637	14760	14832	14952	15372	15539	15545	15691	15699
16572	16633	16808	16947	17204	19930	18068	18227	18429
18435	18682	18690	18787	18921	19267	19275	19610	19942
19945	19971	20602	20695	20713	20899	21312	31483	21785

Società anonima per la Ferrovia Mantova-Modena — Estrazione a sorte, eseguita in Torino il 24 marzo p. p. delle seguenti cartelle di Obbligazioni rimborsabili dal 1° luglio 1882:

Numeri delle cartelle estratte:

188	274	410	1396	1517	1700	1765	1932	1936
2212	2434	2465	2822	2844	2890	3030	3067	3191
3672	3771	3981	4204	4249	4524	4561	4785	5034
5358	5411	5636	5877	6176	6179	6347	6432	6472
6553	6576	6642	6724	6756	6798	7143	7206	7242
7249	7276	7374	7394	7405	7410	7440	7523	7566
7631	7707	7719	7748	7781	7788	7798	7818	7885
7911	8041	8685	8698	8729	8805	8811	8816	8911
9009	9334	9384	9398	9404	9435	9507	9613	9964
10264	10341	10429	10484	10575	10903	11200	11796	11805
11923	12003	12652	12846	13225	13398	13595	13772	13790
13987	14204	14269	14467	14580	14714	14727	15511	15720
15893	15936	15940.						

CONVOCAZIONI

Società della Ferrovia marmifera di Carrara — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 29 corr. in Firenze (via Ginori, 6), pel rapporto del Direttore, a nome del Consiglio, pel rapporto dei sindaci ed approvazione del bilancio 1881, e per la elezione di consiglieri e sindaci pel 1882.

Società italiana per la fabbricazione di polveri piriche in Milano — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 30 corr. in Milano, sede sociale (via S. Andrea, 23), per la relazione del Consiglio d'amministrazione e dei revisori dei conti, per approvazione del bilancio 1881, per la nomina di consiglieri e revisori pel 1882, e per comunicazioni e proposte diverse.

Società anonima della strada ferrata Vigevano-Milano per Abbiategrasso — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 13 maggio p. v. in Milano, sede sociale (corso Venezia, 31), per la relazione del Consiglio d'amministrazione sulla gestione sociale, per la relazione della Commissione di revisione del bilancio 1881, per omologazione di cessione d'area al Municipio di Milano, e per la elezione di consiglieri e revisori pel 1882.

VERSAMENTI

Società ferroviaria del Gottardo — Gli azionisti sono invitati a versare pel 30 giugno p. v. il residuo

della quinta rata del Capitale-Azioni, nell'importo di fr. 22.39 per azione, cioè conteggiando in fr. 14.33 gl'interessi semestrali sui fr. 477.61 già versati, scadenti col 30 detto mese, ed il pagamento di fr. 8.06 in contanti a saldo.

I pagamenti si faranno presso le solite Banche.

Avvisi d'Asta

Il 25 corr., presso il Municipio di Pisticci, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della sessennale manutenzione della strada comunale obbligatoria Sant'Angelo, compresa fra l'abitato di questo Comune e la Stazione ferroviaria di Pisticci, della lunghezza di m. 7,780, per l'annuo canone di L. 7,662. Deposito interinale L. 1,000, cauzione definitiva eguale a mezza annata del canone deliberato, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Pesaro, si procederà ai definitivo deliberamento dell'appalto della novennale manutenzione (dal 1° aprile 1882 al 31 marzo 1891) del tronco della strada nazionale da Arezzo a Fossombrone, compreso fra Bocca Trabaria e la Borgata di Calmazzo, della lunghezza di metri 64,671.85, in diminuzione dell'annua somma di L. 27,136.44, così ridotta pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 2,000, cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Genova, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione di una strada rotabile tra il forte di Altare ed il monte Burot, di una cisterna per acqua potabile ed altri lavori accessorii, in diminuzione della complessiva somma di L. 38,136.56. Deposito cauzionale L. 4,300.

— Il 26 detto mese, presso la Prefettura di Bologna, si procederà ai definitivo deliberamento dell'appalto dei lavori di rialzo e rinforzo degli argini destro e sinistro di un tronco del torrente Quaderna, dall'idrometro Matici allo sbocco del Gaiana, nei Comuni di Medicina e Budrio, in diminuzione dell'importo di L. 39,969.35, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito L. 3,000 in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Potenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada obbligatoria del Comune di Venosa, che dal trattato di Spinazzola va ad innestarsi con la nazionale verso Canosa e la provinciale verso Cerignola, della lunghezza di m 17,018.79, per il presunto importo di L. 140,807.11. Deposito interinale L. 5,000, cauzione definitiva L. 14,000, ambedue in valuta legale o rendita D. P.

— Il 28 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria del Laboratorio di precisione di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di chilog. 17,000 di ottone in lamiera mezzana, per il complessivo importo di L. 40,800. Consegna entro 50 giorni; deposito cauzionale L. 4,100 in contanti o rendita D. P.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso il Municipio di Genova, si accettano le offerte di ribasso non inferiore al ventesimo, per l'appalto della quadriennale manutenzione delle pavimentazioni stradali e lavori accessorii nelle frazioni suburbane, sul prezzo di L. 44,280, così ridotto pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Lecce, si terrà un'asta per l'appalto sessennale della manutenzione della strada provinciale Monteparano-Taranto, per il presunto annuo canone di L. 15,000. Deposito interinale lire 900, cauzione definitiva L. 2,500, ambedue in denaro o carte bancarie o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale medesima, si terrà pure un'asta per l'appalto della sessennale manutenzione del tronco della strada provinciale Manduria-Monteparano, per la presunta annua somma di L. 10,000. Deposito interinale L. 700, cauzione definitiva L. 2,000, ambedue come sopra.

— Il 29 detto mese, presso la Deputazione medesima, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale manutenzione della strada provinciale Francavilla-San Giorgio, per la presunta annua somma di L. 11,000. Deposito interinale L. 800, cauzione definitiva L. 2,000, ambidue come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Campobasso, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della novennale manutenzione (dal 1° aprile 1882 al 31 marzo 1891) del tronco della strada nazionale di Alfedena, compreso fra il ponte Ravindola ed il ponte Zitola, della lunghezza di m. 44,744.73, in diminuzione dell'annua somma di L. 18,374.11, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito cauzionale L. 1,250, cauzione definitiva eguale alla metà dell'annuo canone deliberato, ambidue in numerario e rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Mantova, si procederà al definitivo deliberamento per l'appalto della costruzione di una panconatura metallica e relativi meccanismi per la manovra ed interclusione della Conca di navigazione sul Mincio a Governolo, in Comune di Roncoferraro, in diminuzione dell'importo di L. 58,782, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 80 giorni dalla consegna. Deposito interinale L. 3,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Pavia, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto dei lavori di sistemazione dell'argine destro di Po, nel Comprensorio idraulico Corana Cervesina, in diminuzione dell'importo di L. 100,210.85. Lavori da eseguire entro 180 giorni dalla consegna. Deposito interinale L. 7,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Il 30 detto mese, presso il Municipio di Canosa di Puglia (prov. di Bari), si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di sistemazione di 3 rioni della città, per il presunto importo di L. 171,368.03. Deposito interinale in ragione del ventesimo del prezzo d'appalto, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Il 1° maggio p. v., presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Catania, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale dalla Barca dei Monaci a Ruddusa, compreso fra la Barca dei Monaci e la Gabella, della lunghezza di m. 17,166.40, per la presunta somma di L. 359,520. Lavori da eseguire entro 3 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 20,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Vitulaccio (prov. di Caserta), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di una casa comunale e per l'apertura di una nuova strada urbana. per il complessivo importo di L. 53,232.25. Deposito L. 2,000 in numerario o rendita D. P.

— Il 2 detto mese, presso la Prefettura di Pavia, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di sistemazione definitiva dell'argine del Basso Siccomario, tronco 7° a sinistra di Po, della estesa complessiva di m. 5,505.20, per la presunta somma di lire 93,360. Lavori da eseguire entro 100 giorni dalla consegna. Deposito interinale L. 4,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria della Fonderia di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di chilog. 32,000 di rame in pani, per il presunto importo di L. 70,400. Consegna entro 40 giorni; deposito cauzionale L. 8,000 in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Reggio Calabria, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione (dalla consegna al 31 marzo 1891) del 1° e 2° tronco della strada nazionale delle Calabrie, fra la spalla destra del ponte sul fiume Mesima ed attraverso di Bagnara, della lunghezza di m. 39,573, per la presunta annua somma di L. 26,930. Deposito interinale L. 4,000, cauzione definitiva eguale alla metà dell'annuo canone deliberato, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Il 6 corrente mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Sassari, si terrà un'asta per l'appalto della illuminazione, manutenzione e pulizia dei fari della provincia, dal giorno della consegna a tutto il 1885, per la complessiva somma di L. 111,802. Deposito interinale L. 4,000, cauzione definitiva L. 12,000, ambedue in numerario o rendita D. P.

— L'8 detto mese, presso il Municipio di Popoli (prov. di Aquila), si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di condottura di acqua potabile e costruzione di fontane, per il presunto importo di L. 52,410.12. Deposito interinale L. 3,000, cauzione definitiva L. 5,241.04, ambedue in numerario o rendita D. P.

G. PASTORI *Direttore-proprietario, responsabile.*

ANNUNZI

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO
Vendita di Materiali fuori d'uso

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA, PISTOIA e SAMPIERDARENA:

ACCIAIO vecchio in guide e ritagli di guide . . . . Chilogr. **103,300** circa
FERRO vecchio in pezzi grossi e piccoli e in guide e ritagli di guide . » **5,754,500** »
GHISA vecchia da rifondere in oggetti diversi rotti e in cuscinetti usati buoni e superf. . . . . . » **1,034,600** »
ROTTAMI d'acciaio e ferro in lingue o punte e cuori per crociamenti » **3,600** »
Lamiera di ferro inservibile, tornitura e limatura d'acciaio, e zinco vecchio da rifondere. — Quantità diverse.

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ové sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **25 aprile 1882.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 27 successivo alle ore 2 pom.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell' aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano le 500 tonnellate, sarà accordato per l'esportazione un giorno di più per ogni altre 50 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di GENOVA, BRESCIA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 5 aprile 1882.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO

CITTÀ DI TORINO

AVVISO D'ASTA

Alle ore due pomeridiane di martedì 2 maggio 1882, nel civico Palazzo, si procederà all'incanto, col metodo della licitazione orale ad estinzione di candela vergine, per la **vendita**, precedentemente annunziata, **in due distinti Lotti**, dello **Stabilimento dei Molini** proprii della Città, detti **di Dora o dei Molassi** e dei *Fabbricati e Locali* detti *dei Forni*.

Il Lotto primo comprende: Lo Stabilimento dei Molini detti di *Dora o Molassi*, composto di fabbricati e siti annessi, della superficie di metri quadrati 6764 circa, con annesso salto, servito da corso d'acqua di proprietà municipale, che, derivato dal torrente Dora al luogo detto *la Pellerina*, dopo aver soddisfatto agli altri oneri pubblici e privati, coll'aggiunta delle acque del Canale detto della *Ficca Nuova o Meana*, parimenti derivato dalla Dora, attraversa lo Stabilimento da ponente a levante, e che, tenuto conto delle eventualità naturali e convenzionali, può risultare in media sino a litri cinquemila duecento per ogni minuto secondo, con una caduta di oltre metri *tre;* compresi i meccanismi ed accessori; con 42 palmenti mossi da 18 ruote, ed i fabbricati e locali per uso di magazzini e lavoratura di farine.

Il Lotto secondo comprende: I Fabbricati e dipendenze detti i *Forni*, della superficie di metri quadrati 4886 circa, composti di una manica semplice a due piani verso pubblico vicolo, di altra manica centrale a tre piani contenenti i forni, e di due navate laterali ad un piano; dell'Oratorio di San Martino, e di tettoie con annesso uso di forza motrice, di quattro cavalli teorici circa, sul canale scaricatore di quello detto delle Fontane.

La vendita tanto dei Molini quanto dei Forni, uniti o separati, viene fatta nello stato in cui si trovano, sotto le condizioni, avvertenze e riserve tenorizzate nel relativo Capitolato approvato dal Consiglio comunale in adunanza del 28 novembre 1881.

L'acquisitore potrà valersi della forza motrice e dello Stabilimento costituente il Lotto primo, per macinazione di cereali o per qualsivoglia altra industria; e dello Stabilimento costituente il Lotto secondo, per qualunque uso.

Per essere ammesso a far partito, ciascun oblatore dovrà, prima dell'apertura dell'asta, fare un *deposito cauzionale* in titoli al portatore della Città o del Debito pubblico dello Stato italiano, *corrispondente* in valore effettivo *al decimo dei singoli Lotti o dei Lotti riuniti*, cui l'oblatore intenda di applicare. Il Sindaco potrà, per detto deposito, accettare un Buono pagabile a vista, al suo ordine, passato da un Istituto di credito o da una Ditta di notoria solvibilità; il tutto però a solo esclusivo giudizio del Sindaco stesso, e senza possibilità nè di reclamo, nè di osservazione.

Il deposito sarà devoluto al Municipio, ed il Buono a vista sarà pagato all'ordine del Sindaco, tuttavolta che il deliberatario, nel termine di giorni otto dopo il deliberamento definitivo, non si presenti a stipulare l'atto di riduzione in regolare contratto; e ciò senza bisogno di alcun atto nè giudiziale, nè stragiudiziale.

L'incanto verrà aperto:

Quanto al Lotto primo, sulla somma di Lire **420,000** per l'area e pel fabbricato; oltre al pagamento del **canone annuo** fisso di L. **9000** per la concessione ed uso della annessa forza motrice.

Quanto al Lotto secondo, sulla somma di Lire **140,000;** oltre il pagamento del **canone** fisso **annuale** di L. **120** per la concessione ed uso della annessa forza motrice.

Gli aumenti dovranno farsi, pel Lotto primo, sul prezzo capitale di L. 420,000 in somma non minore di L. 1000. — Gli aumenti sul prezzo del Lotto secondo non potranno essere minori di L. 500.

Prima di aprire l'incanto, il Sindaco deporrà sul tavolo una scheda suggellata in cui sarà dichiarato il *minimum* di aumento al prezzo d'asta; e, sempre che gli aumenti fatti dagli oblatori non agguaglino o non superino detto *minimum*, il Sindaco potrà dichiarare deserto l'incanto.

Il Lotto dello Stabilimento dei Molassi verrà posto all'asta pel primo, e qualora le offerte vengano a raggiungere il *minimum* fissato come all'articolo precedente, si porrà all'asta il Fabbricato e locali dei Forni costituente il Lotto secondo; in difetto, l'asta sarà dichiarata deserta e non si procederà più all'incanto del detto secondo Lotto.

Verificandosi il deliberamento di ambidue i Lotti, questi verranno riuniti e si porranno immediatamente all'asta sul complesso dei due prezzi risultati dai singoli deliberamenti.

Qualora non vi sia offerta in miglioramento del prezzo dei singoli deliberamenti sui Lotti riuniti, s'intenderà fermo il deliberamento dei Lotti separati; salvo gli aumenti nei modi e termini di legge.

Il tempo utile (fatali) per presentare offerta d'aumento, non inferiore del vigesimo al prezzo complessivo di aggiudicazione dei due Lotti riuniti od ai singoli prezzi di aggiudicazione dei due Lotti separatamente deliberati (a seconda dell'esito che sarà per avere l'incanto) scade alle ore **undici antimerid. di venerdì 2 giugno 1882.**

Il Capitolato delle condizioni coll'annesso Piano è visibile nell'Ufficio municipale X (Lavori pubblici).

Tutte le spese relative alla presente vendita, comprese quelle di stampa, di pubblicità e di inserzioni ufficiali, sono a carico del deliberatario o dei deliberatari in proporzione

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA
per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi

Il Consiglio di amministrazione ha l'onore di portare a notizia dei signori azionisti che, all'assemblea generale ordinaria convocata per questo giorno, non essendosi raggiunto il limite voluto dal paragrafo 1° dell'art. 42 dello Statuto sociale, l'assemblea non ha potuto costituirsi legalmente e venne aggiornata al *ventinove* aprile corrente, all'ora una pomeridiana, negli Uffizi della Regìa in Roma, via Due Macelli, n. 78 e 79.

I biglietti di ammissione rilasciati per l'assemblea d'oggi sono validi per la futura adunanza.

Trattandosi di assemblea di seconda convocazione, qualunque sia il numero degli intervenuti le deliberazioni saranno valide.

Ogni azionista che abbia depositate, non più tardi delle ore 3 pomeridiane del 24 corrente, almeno trenta Azioni ha diritto di intervenirvi.

I depositi si eseguiscono presso uno dei seguenti Stabilimenti:

Firenze, presso la Società generale di Credito Mobiliare Italiano.
Torino, id. id. id.
Genova, id. id. id.
Roma, id. id. id.
Napoli, presso la Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
Palermo, id. id. id.
Milano, id. id. id.
Venezia, id. id. id.
Bologna, id. id. id.
Parigi, presso i signori A. J. Stern e C., rue Chateaudun, 58.
Londra, presso i signori Stern Brothers.
Francoforte S[M., presso il sig. Jacob S. H Stern.
Berlino, presso i signori R. Warschauer e C.
Ginevra, presso i signori Bonna e C.

Ordine del giorno.

1. Relazione del Consiglio.
2. Presentazione dei bilanci per l'esercizio 1881, ai termini dell'articolo 45 dello Statuto sociale, e relative deliberazioni.
3. Parziale rinnovazione del Consiglio d'amministrazione ai termini dell'articolo 26 dello stesso Statuto.

Roma, 13 aprile 1882.

TORINO — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, Via Finanze, 13.

ANNO XV. Mercoledì 26 Aprile 1882. N. 17.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO.

FERROVIE COMPLEMENTARI DEL REGNO

Linee di 2.ª e 3.ª categoria

(*Fine della Relazione* — *Vedi num.* 16).

Nelle tabelle di ripartizione delle somme per ciascuna di dette categorie, è tenuto conto: delle difficoltà e della importanza dei lavori di costruzione delle singole linee e dei preliminari indispensabili per l'attivazione e lo sviluppo dei lavori stessi; delle deliberazioni già adottate od in corso per parte dei Corpi morali; delle preferenze già ammesse dalla legge 29 luglio 1879; ed infine dei fondi già stanziati nei precedenti bilanci.

Nelle stesse tabelle è inoltre indicato:

1° Il periodo di distribuzione dei pagamenti, che è quello corrispondente al tempo assegnato per le due categorie con l'articolo 27 della legge 29 luglio 1879;

2° Il tempo entro il quale i lavori delle singole linee potranno trovarsi compiuti, tenuto conto del disposto dell'articolo 9 della legge 5 giugno 1881;

3° Infine il tempo entro il quale le singole linee potranno essere aperte all'esercizio, nella supposizione, comprovata dall'esperienza, che, cioè, una ferrovia possa essere aperta all'esercizio, quando quattro quinti circa dei relativi lavori si trovino eseguiti.

Le annualità, quali complessivamente sono assegnate per le singole categorie agli articoli 2, 3 e 4 dell'unito disegno di legge, sono la necessaria conseguenza della ripartizione risultante dalle succitate tabelle, di cui è proposta l'approvazione con l'articolo 6; mentre poi dall'anticipata costruzione delle singole linee sorge la necessità di un diverso riparto delle annualità assegnate per l'acquisto del materiale mobile, quale viene esposto all'articolo 5 dello stesso disegno di legge.

Le somme in *aumento* per gli anni dal 1883 al 1892, ed in *diminuzione* per gli anni dal 1893 al 1900, che rispettivamente occorrono in confronto dei fondi annualmente disponibili in base alla legge 29 luglio 1879 per la costruzione delle linee della seconda e terza categoria, nonchè per le conseguenti provviste di materiale mobile, risultano da apposito prospetto.

Per sopperire alle maggiori somme che il nuovo riparto presenta in confronto degli annui stanziamenti stabiliti con la legge 29 luglio 1879, giusta il detto prospetto, è provveduto con l'articolo 7 del presente disegno di legge.

E qui gioverà di notare che il fondo già assegnato come contributo dello Stato alle ferrovie, delle quali è concessa la costruzione e l'esercizio alla Società delle Ferrovie Meridionali, giusta la legge 23 luglio 1881, n. 334 (serie 3ª), risulta dalle tabelle della 1ª e 2ª categoria, come segue:

Linea Terni-Rieti-Aquila	L. 31,000,000
» Campobasso-Benevento	» 25,000,000
» Campobasso-Termoli	» 27,450,000
e così un totale di	L. 83,450,000
Dalla qual somma pur prelevando il fondo necessario al riscatto delle ferrovie Venete, Pisa-Colle Salvetti e Terontola-Chiusi, come dal disegno di legge presentato alla Camera nella tornata del 26 novembre 1881 (*), in	» 18,133,000
Rimane una differenza di	L. 65,317,000

che si propone di usufruire per far fronte agli aumenti annui del contributo dello Stato per le altre linee.

Se non che questa somma, distribuita come risulta dalle tabelle *a* e *b*, non basta per far fronte agli annuali aumenti derivanti dalla nuova ripartizione generale, riassunti nel

(*) È già approvato. *La Red.*

precitato prospetto; ma il Governo pose ogni studio per trovare a questa difficoltà una soluzione, atta a soddisfare alle giuste esigenze della Finanza, ed a porgere novella guarentigia del fermo proposito dell'Amministrazione di non accrescere la misura annuale degli oneri imposti ai bilanci dello Stato dalle leggi ferroviarie del 1879 e 1881, e molto meno di accrescere in qualsiasi guisa, e per qualsiasi causa, le emissioni di rendita pubblica.

Il Governo è convinto di aver risolto il problema, mercè la disposizione proposta con l'articolo 7 di questo disegno di legge: disposizione che consiste nel sopperire alla notata deficienza di mezzi di bilancio nei primi anni, mediante le anticipazioni che il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato a procurarsi dalle Imprese, facendone oggetto di apposita stipulazione nei contratti d'appalto.

Le anticipazioni dei capitali da parte delle Imprese, con o senza corrisponsione di un annuo interesse, avranno un certo compenso nella restituzione dei depositi cauzionali, che l'Amministrazione potrà effettuare tosto che il loro importo si troverà coperto da quello dei crediti liquidi delle Imprese per anticipazioni.

Con questa facilitazione, consentita coll'ultimo comma dell'articolo 7 del presente disegno di legge, ritiensi per certo che maggiore sarà la concorrenza degli appaltatori alle aste, e più proficui all'Amministrazione i conseguenti ribassi sulle somme d'appalto.

A compensare poi l'onere degli interessi, che verranno corrisposti agli accollatarii per le somme anticipate, nei limiti del saggio e della decorrenza fissata dallo stesso articolo 7, il Governo si varrà delle somme che rimarranno disponibili sugli annuali stanziamenti di bilancio per costruzioni ferroviarie, mercè i ribassi d'asta già conseguiti e che si potranno conseguire con le gare dei pubblici incanti.

Per tal modo, mentre i lavori delle singole linee saranno compiuti entro il termine presunto nelle tabelle *a* e *b*, il bilancio dello Stato non subirà alcuna alterazione.

E che questo compenso non sia una supposizione infondata, basterà di citare il risultato degli appalti fin d'ora deliberati, pei quali sulla complessiva somma assunta a base delle aste in . : . . . . L. 113,329,356
l'importo deliberato fu di . . . . » 85,366,348

e quindi con un complessivo ribasso di . L. 27,963,008
il quale corrisponde al 24.67 per cento dei preventivi d'appalto.

E poichè l'importo complessivo come contributo dello Stato pei lavori di costruzione delle ferrovie complementari, escluso il materiale mobile, è, come agli articoli 26 e 27 della legge 29 luglio 1879, stabilito in . L. 1,048,993,720
deducendo dalla stessa somma:

1° L'importare per le ferrovie concesse alla Società delle Meridionali come sopra in . . . . L. 83,450,000

2. L'ammontare degli appalti già deliberati a base d'asta in . . . . » 113,329,356

» 196,779,356

Restano quindi pei successivi appalti . L. 852,214,364

A questa somma come base d'asta applicando un ribasso anche limitato al 10 per cento, si otterrebbe un avanzo di . . . . L. 85,221,436
che aggiunto a quello già conseguito cogli appalti deliberati di . . . . » 27,963,008

Si avrebbe il totale dei ribassi d'asta in L. 113,184,444

od in cifra arrotondata . . . . L. 113,000,000

A fronte di questo complessivo avanzo, l'onere derivante dalle anticipazioni previste nelle unite tabelle *a*, *b*, per gli interessi da corrispondersi agli appaltatori, a forma del citato articolo 7 del presente disegno di legge, non potendo approssimativamente eccedere (tenuto conto del disposto dell'articolo 9 della legge 5 giugno 1881) la somma di . . . . » 45,300,000

rimarrebbe una eccedenza di . . . . . L. 67,700,000

Da quanto abbiamo avuto l'onore d'esporre è quindi lecito inferire che, cumulando le somme le quali risultano disponibili per le linee la cui costruzione è assunta dalla Società delle Ferrovie Meridionali, con quelle che, allo stato delle cose, con fondamento si presume di ottenere di risparmio dagli appalti coi ribassi d'asta, potrà essere provveduto, non solo per compensare gli oneri derivanti dalla proposta anticipazione delle nuove costruzioni ferroviarie, ma rimarrà ancora un largo margine per far fronte alle spese addizionali, che per avventura si verificassero sul complessivo importo delle costruzioni ferroviarie.

E se, per anticipare le costruzioni ferroviarie, con grande vantaggio della economia nazionale, il Governo si vale anche del fondo di contributo dello Stato alle linee concesse alla Società delle Meridionali, non si tratta che di una semplice anticipazione; imperocchè il fondo medesimo verrà reintegrato via via negli anni successivi col contributo delle linee anticipatamente costruite; e potrà quindi servire alla sua naturale destinazione, quella, cioè, di far fronte alle sovvenzioni chilometriche, a' sensi della Convenzione approvata colla legge 23 luglio 1881, n. 334 (serie 3ª).

Non bisogna poi dissimulare che l'esecuzione della legge 29 luglio 1879, anche col beneficio dell'articolo 9 dell'altra legge 5 giugno 1881, dà luogo a difficoltà ed inconvenienti gravissimi, derivanti dalla obbligata lentezza colla quale fino al 1892 dovrebbero procedere i lavori di costruzione.

Per la 3ª categoria in ispecie, avviene già fin d'ora che, qualunque sia la combinazione che si voglia adottare nel ripartire, per le singole linee, le somme complessivamente disponibili per ogni anno nella ristretta misura della legge, si avranno sempre i seguenti inconvenienti:

1. Che talune linee, per le quali si sono già compiute o fossero per compiersi le occorrenti pratiche dai Corpi morali interessati, non potranno essere, per alcuni anni ancora, intraprese per deficienza di fondi disponibili;

2. Che per talune linee, pelle quali già s'inscrissero nel bilancio degli scorsi e del presente esercizio apposite somme, dovranno queste continuare nella stessa scarsa misura anche per gli anni successivi al corrente 1882; mentre poi, per talune altre, si dovrebbero stanziare per l'avvenire delle somme minori in confronto di quelle già stanziate ai passati esercizii, venendo i fondi disponibili nei prossimi anni

fino al 1892 notevolmente diminuiti dalle quote, che obbligatoriamente dovranno essere dallo Stato rimborsate pelle anticipazioni fatte dalle Provincie, a tenore del 2º comma dell'articolo 15 della legge 29 luglio 1879;

3. Che per talune delle più importanti linee di 2ª categoria, fra cui la Succursale dei Giovi, dovrebbero pur sempre adottarsi dei provvedimenti speciali, non potendo assolutamente la loro costruzione procedere che con soverchia lentezza, del resto inevitabile, qualora la tabella di riparto dovesse essere compilata sulla base delle somme disponibili annualmente in forza della legge 29 luglio 1879;

4. Che questi provvedimenti, per essere efficaci, non potendo consistere se non nell' anticipata costruzione dei lavori mediante anticipazione degli occorrenti fondi, non vi sarebbe ragione perchè consimile trattamento non debba pure essere applicato alle altre linee della 2ª e 3ª categoria, le quali, benchè non offrano la importanza commerciale ed internazionale che milita per la Succursale dei Giovi, hanno non pertanto una importanza grandissima per le relazioni interprovinciali e per lo sviluppo del commercio nazionale.

Di fronte pertanto al dilemma: o di dover soverchiamente ritardare, per necessità di legge, i benefizii che si attendevano dalla costruzione delle ferrovie complementari, giusta i criterii ed i riparti della relativa spesa sanciti con le leggi 29 luglio 1879 e 5 giugno 1881; oppure di affrontare, senza turbare l'economia dei futuri bilanci, alcuni sacrifizii, pur di rendere possibile la realizzazione dei detti benefizii in un corso di tempo relativamente di molto abbreviato, sembra non possa essere dubbia la scelta, che noi crediamo dover essere quella di adottare la ripartizione delle spese annuali come alle tabelle *a* e *b*, e giusta le speciali disposizioni proposte coll'unito disegno di legge, le quali trovano ampie ragioni nelle suesposte considerazioni.

Ad esempio di quanto si è stabilito con l'articolo 3 della legge, che approva lo stato di prima previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'anno 1882 per la esecuzione della legge 19 luglio 1880, n. 5538 (serie 2ª), si è creduto indispensabile pel Governo la facoltà, di cui all'articolo 8 del presente disegno di legge, per la esecuzione di quella che ci preoccupa, cioè del 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª).

Trattandosi però di oneri di natura affatto diversa, che allo Stato derivano dall'esecuzione di questa legge, si è creduto più logico di riassumerli nei bilanci del Ministero dei lavori pubblici in due distinti capitoli da ripartirsi in articoli, anzichè in uno solo.

Di questi due capitoli, l'uno comprenderebbe le somme destinate alle spese per gli oneri derivanti allo Stato per la continuazione e pel saldo dei lavori delle ferrovie già autorizzate e pei lavori in conto capitale relativi a ferrovie in esercizio; nell'altro capitolo poi verrebbero iscritte le somme occorrenti alla costruzione delle nuove ferrovie complementari ed all'acquisto del relativo materiale mobile.

È ovvio di riconoscere come, con la riserva dei reintegri, inserta nello stesso articolo 8, senza alterare gli assegni annui complessivi del bilancio per ciascuno dei due capitoli, la facoltà richiesta non ad altro mira che a facilitare la esecuzione di quelle opere le quali, per la loro natura, urgenza ed importanza, richieggono un maggiore acceleramento, senza che ne venga danno all'esecuzione delle altre.

E d'altra parte, pare poi anche logico che in una legge così complessa, qual è quella del 29 luglio 1879, il Governo, per facilitarne e completarne la esecuzione nel termine previsto dalle unite tabelle di riparto, debba avere le necessarie facoltà di erogare a beneficio di alcune opere e provviste, per le quali vi fosse la necessità di un maggiore acceleramento o parziale deficienza dei fondi preventivati, quelle somme che annualmente non vi fosse modo di spendere o risultassero esuberanti per le opere e provviste alle quali furono assegnate.

In quanto alla facoltà che si chiede con l'articolo 9 del presente disegno di legge, non torneranno inutili le seguenti considerazioni:

Compiuta la rete di interna comunicazione peninsulare, il nostro sistema ferroviario resterebbe monco, ove non trovasse il suo completamento nel passaggio dello Stretto di Messina, per modo che tutta l'Italia possa dal Mezzodì al Nord spedire e ricevere senza trasbordo merci di qualsivoglia natura.

L'idea di questo congiungimento è così ovvia e naturale, e forse così antica, che mal saprebbesi dire a chi venisse prima, nè chi primo avvisasse ai mezzi di effettuarla. La sua opportunità è vivamente sentita al di quà e al di là dello Stretto; ed in epoche diverse pervennero al Ministero dei lavori pubblici, da parecchie Rappresentanze provinciali, istanze dirette ad eccitare il Governo a far riconoscere dal Parlamento opera d'interesse nazionale il congiungimento dell'isola colla terraferma, ed a provvedere agli studii opportuni per la sua attuazione.

La necessità dei trasbordi, le formalità doganali, l'inevitabile intromissione di una Società di navigazione, fanno sì che molte merci, per arrivare dalla Sicilia all'Italia media o superiore, non percorrono, come potrebbero, le linee calabresi. Degli inconvenienti che derivano per le spedizioni attraversanti lo Stretto, si trovano numerose testimonianze negli atti della nostra inchiesta ferroviaria, davanti alla quale il Commercio dell'isola fu concorde nello insistere sulla necessità che, per compensare almeno in parte i danni provenienti da una rete staccata da quella del continente, si dovesse considerare come percorso ferroviario il tragitto dello Stretto, nel computo delle distanze per l'applicazione delle tariffe differenziali.

Ma anche una tale misura risulterebbe in breve affatto inadeguata al naturale sviluppo delle industrie e dei commerci in quelle parti d'Italia; ed oramai, dopo la decretata costruzione delle ferrovie da Eboli a Reggio e da Messina a Palermo lungo il litorale, non si può più dubitare della opportunità e convenienza di tentare un più sicuro e più agevole mezzo di congiunzione fra la Sicilia ed il continente.

In diverse epoche, sorsero dalla iniziativa privata progetti di mezzi di comunicazione attraverso lo Stretto, fra cui quello a stampa dell'egregio ingegnere Navone; ed anche ultimamente, in base agli articoli 242 e 243 della legge 20 marzo 1865, il Ministro dei lavori pubblici accordava ad una Società, che ne aveva fatta domanda, il permesso di eseguire gli studii per la compilazione di un progetto di una galleria sottomarina, diretta a congiungere la rete ferroviaria del continente a quella della Sicilia.

Ma l'opera è di troppo generale interesse, perchè non corra stretto obbligo allo Stato di occuparsene direttamente per la risoluzione di un problema, che tocca così da vicino il commercio e l'industria di una importantissima parte d'Italia.

Egli è perciò che il Governo, coll'articolo 9 del presente disegno di legge, chiede al Parlamento di essere autorizzato a fare eseguire gli studii di una ferrovia attraverso lo Stretto di Messina, mediante una galleria sottomarina.

Che ad una galleria, e non ad altro mezzo di congiunzione fra l'isola ed il continente, debbano essere rivolti gli studii, risulta a sufficienza e dalla esistenza di forti correnti che dominano lo Stretto, e dalla necessità di non impedire il passaggio ai legni: passaggio tanto indispensabile, che, se non esistesse, si sarebbe procurato ogni mezzo per aprirlo a vantaggio della navigazione, a similitudine di quanto si fece per l'istmo di Suez, e di ciò che si praticherà per quelli di Corinto e di Panama.

Nè l'impresa deve parere troppo ardita in un secolo in cui furono operati miracoli nell'assoggettare le forze naturali agli usi della specie umana.

L'inglese Brunell, con ardimento meraviglioso pel suo tempo, ha sottopassato il Tamigi, mediante un *tunnel* in cui corrono i treni della East-London. La Great-Western sta scavando sotto la Severn una galleria, progettata pure dal Brunell. Un nuovo *tunnel* sotto il Tamigi, della lunghezza di 530 metri, e situato 10 chilometri a valle di Londonbridge, unirà Greenwich e Milwall, allo scopo di togliere l'inconveniente di dover rimontare fino a Londonbridge e fare un percorso di 19 chilometri per attraversare il fiume, allorquando le nebbie troppo intense costringono a sospendere il servizio dei battelli, che servono al passaggio dall'una all'altra riva.

Gli Americani congiungono le due rive dell'Hudson con un *tunnel* tra Nuova Yorck e Jersey-City, che nella parte subacquea avrà una lunghezza di 5,500 piedi; e pensano di aprire un passaggio analogo sotto il Niagara presso Buffalo, alla cui costruzione sono specialmente interessate le Ferrovie New-York Central e Canadà Southern.

La progettata unione dell'Inghilterra al continente europeo con un *tunnel* sotto la Manica, la cui larghezza, nel punto più ristretto, è di ben 30 chilometri, si può ormai dire entrata nel periodo di realizzazione; e verrà probabilmente tempo in cui si potrà salire in convoglio a Londra per scendere a Bombay od a Calcutta, passando con un *tunnel* sotto le acque della Manica ed attraversando il Bosforo con un ponte o con una galleria.

Questi tentativi in corso di opere ben più colossali, la prova da noi compiuta nell'attraversamento delle Alpi al Fréjus, nonchè la parte presa al traforo del Gottardo, fanno quasi un dovere agli Italiani di tentare il sottopassaggio del poco profondo tratto di mare, che divide la ricca Sicilia dalla restante Italia, e la cui larghezza, nel punto in cui dovrebbe essere scavata la galleria, non raggiunge i 4 chilometri.

Il Governo del Re confida quindi che la Camera vorrà dargli mezzo di assumere la iniziativa in una intrapresa, che, compiuta, servirà a maggiormente cementare l'unità della patria; poichè essa permetterà di stringere anche l'isola in quella indissolubile rete a maglie d'acciaio, che in breve volgere d'anni cingerà tutta la penisola dalle Alpi al Capo Spartivento.

Data così ragione delle proposte dell'unito disegno di legge, resta al vostro savio apprezzamento di giudicarle, nella fiducia che non esiterete a sanzionarle, comechè trattisi di rendere completi ed efficaci i provvedimenti già autorizzati colle citate leggi 29 luglio 1879 e 5 giugno 1881; ed assicurare così in non lungo periodo di tempo quei benefizii, che il paese ansiosamente attende dalla costruzione delle nuove linee complementari della rete ferroviaria del Regno.

Al progetto di legge, già pubblicato nel numero precedente, facciamo oggi seguire le due tabelle *a* e *b*, in esso citate, e che comprendono le singole linee della 2ª e 3ª categoria, colla indicazione della rispettiva lunghezza, del loro costo complessivo, compresa la quota dovuta dalle Provincie, nonchè dell'anno in cui le dette linee potranno essere presuntivamente aperte all'esercizio, prescindendo dai lavori di finimento. Giova però avvertire che nel detto costo complessivo non è computata la spesa pel materiale mobile.

Ecco le cifre principali delle tabelle:

Tabella *a* — *Linee di 2ª categoria.*

N.	DESIGNAZIONE	Lunghezza in chilom.	Spesa totale presunta	Quota provinciale	Apertura all'esercizio
1	Bassano-Primolano.	30	7,500,000	750,000	1887
2	Aosta-Ivrea..........	67	15,000,000	1,500,000	1884
3	Linea di accesso al Sempione (da Gozzano a Domodossola)	54	11,000,000	1,100,000	1887
4	Cuneo-Nizza per Ventimiglia ed il Colle di Tenda..........	70	33,000,000	3,300,000	1890
5	Succursale dei Giovi	19	21,000,000	2,100,000	1884
6	Sondrio-Colico-Chiavenna	63.7	8,830,000	883,000	1885
7	Belluno-Feltre-Treviso..................	76	9,000,000	900,000	1885
8	Macerata-Albacina..	82	8,200,000	820,000	1985
9	Ascoli-S. Benedetto.	28	3,000,000	300,000	1883
10	Teramo-Giulianova.	25	4,200,000	420,000	1883
11	Avezzano al tronco Ceprano-Roccasecca	75	18,200,000	1,820,000	1889
12	Campobas.-Termoli.	66	30,500,000	3,050,000	1889
13	Benevento-Avellino.	33	6,000,000	600,000	1887
14	Cosenza-Nocera Tirrena	47	21,044,000	2,104,400	1890
15	Dalla marina di Catanzaro allo stretto Veraldi per Catanzaro..................	40	10,000,000	1,000,000	1889
16	Taranto-Brindisi	75	8,000,000	800,000	1885
17	Messina-Patti al tronco Cerda-Termini	205	45,000,000	4,500,000	1889
18	Siracusa-Licata......	181	37,000,000	3,700,000	1890
19	Adria-Chioggia......	30.6	3,600,000	360,000	1884
20	Lecco-Colico..........	41	7,780,000	780,000	1887
	Totali......	1,308.3	307,854,000	30,787,400	
	Economia nelle costruzioni, adottando il tipo economico od a sezione ridotta..................		13,333,333	1,333,333	
	Residuo........		294,520,667	29,454,067	

Tabella *b* — *Linee di 3ª categoria.*

N.	DESIGNAZIONE	Lunghezza in chilom.	Spesa totale presunta	Quota provinciale	Apertura all'esercizio
1	Novara-Varallo......	53.5	6,250,000	1,250,000	1884
2	Chivasso-Casale......	52	6,760,000	1,352,000	1887
3	Brà-Carmagnola.....	19	1,900,000	380,000	1883
4	Cuneo Mondovì......	25	3,600,000	720,000	1883
5	Vercelli-Mortara-Cava-Manara Bressana-Broni, coi prolungamenti Stradella-Pavia.........	72	7,000,000	1,400,000	1883
6	Airasca-Cavallerm..	32.9	3,200,000	640,000	1884
7	Lecco-Como..........	33	6,600,000	1,320,000	1888
	Ponte S. Pietro Seregno.................	31	5,000,000	1,000,000	1885
8	Parma-Brescia-Iseo.	104	16,500,000	3,300,000	1888
9	Mantova-Legnago...	32	4,320,000	864,000	1886
10	Mestre-San Donà-Portogruaro.	51	7,000,000	1,400,000	1884
11	Bologna-Verona.....	108	15,660,000	3,132,000	1892
12	Ferrara-Ravenna-Rimini (con diramazione Lavezzola-Lugo.................	142	15,830,000	3,166,000	1885
13	Gaiano-Borgo San Donnino.............	19	3,040,000	608,000	1887
14	Piombino Cornia....	13	934,000	186,800	1884
15	Lucca-Viareggio....	22	4,267,400	853,480	1886
16	Aulla-Lucca..........	87	30,000,000	6,000,000	1892
17	Viterbo Attigliano..	31	5,300,000	1,060,000	1885
18	Dalla Staz. di Frascati alla città.....	4.1	720,000	144,000	1882
19	Velletri-Terracina..	66	6,660,000	1,320,000	1886
20	Caianello-Isernia ...	36	6,500,000	1,300,000	1885
21	Sparanise-Carinola-Gaeta.................	66	5,025,000	1,005,000	1887
22	Salerno-S. Severino.	16	3,200,000	640,000	1886
23	Foggia-Lucera	19	1,000,000	200,000	1883
24	Foggia-Manfredonia	36	2,800,000	560,000	1883
25	Candela-Fiumara di Atella.................	25	4,500,000	900,000	1884
26	Ponte Santa Venere-Avellino................	81.1	28,000,000	5,600,000	1892
27	Ponte Santa Venere per Venosa, Altamura, Gioia.........	142.6	24,000,000	4,800,000	1892
28	Solmona-Isernia-Campobasso.........	165	58,000,000	11,600,000	1892
29	Fiumara d'Atella alla Eboli-Potenza.......	58	18,000,000	3,600,000	1892
30	Zollino Gallipoli, e dalla Stazione di Gallipoli al porto..	35	3,000,000	600,000	1883
31	Val Savoia-Caltagirone...................	62	11,000,000	2,200,000	1889
32	Ceva-Ormea..........	34	5,000,000	1,000,000	1886
33	Sant' Arcangelo-Fabriano	112	19,315,000	3,863,000	1892
34	Legnago Monselice.	39	4,900,000	980,000	1884
35	Gallarate alla Pino-Novara...............	31	6,500,000	1,300,000	1883
36	Portogruaro-Casarsa	29	3,375,000	675,000	1886
	Casarsa-Spilimbergo-Gemona..............	45	4,050,000	810,000	1886
	Traversale Treviso-Motta..............	40	3,600,000	720,000	1884
	Totali....	2,069.7	362,246,400	72,449,280	
	Economia nelle costruzioni, adottando il tipo economico ed a sezione ridotta..................		37,500,000	7,500,000	
	Residuo..		324,746,400	64,949,280	

FERROVIE SARDE

RELAZIONE *del Consiglio d'amministrazione letta all'assemblea generale ordinaria degli azionisti del* 30 *marzo* 1882.

(Continuazione e fine — V. N. 16).

Prima di chiudere, dobbiamo farvi cenno della nota controversia fra le due classi di Azioni della nostra Società, della quale aveste ad occuparvi nelle precedenti Assemblee. In nome delle Azioni di preferenza, essendo stata portata la questione davanti al Tribunale di commercio di Roma per fare riconoscere il diritto nelle Azioni stesse di conseguire, precedentemente ad ogni altra distribuzione in favore delle Azioni ordinarie, il 5 per cento *netto dalle tasse di ricchezza mobile e di circolazione*, il Tribunale ha pronunziata sentenza, nel 14 febbraio ultimo scorso, colla quale, rigettata la domanda degli attori, ha fatta ragione al principio, che alle dette tasse debba andare soggetto anche il 5 per cento spettante alle Azioni di preferenza, e il relativo carico debba sopportarsi dai possessori delle medesime.

Contro questa sentenza intendevasi ricorrere in Appello: senonchè, considerato che per le nuove condizioni del Bilancio della Compagnia, potendosi dare ad entrambe le classi di Azioni il 5 per cento netto di tassa, andava a cessare per l'avvenire ogni pratica ragione della contesa, e tutta l'importanza della questione restringevasi sul reparto del dividendo 1881 e sui compensi riflettenti gli anni 1878 e 1879, parve non valesse la pena di continuare nel giudizio, e si potesse invece cercare un componimento, che tolga fin da ora ogni stato di dubbio e di sospensione.

Fatte le pratiche opportune coi principali interessati, l'accordo sarebbesi inteso nei termini seguenti, che sottoponiamo alla vostra approvazione

Ritenuto che, ripartendo gli utili del 1881, a seconda della sentenza 14 febbraio u. s., ossia con applicazione delle tasse a tutte le Azioni in proporzione della rispettiva quota di dividendo, toccherebbero alle preferenze, invece di L. 12.50, sole L. 11.14 in oro nette per ognuna, mentre alle ordinarie toccherebbero L. 7.50; — ritenuto d'altra parte che, ove nei successivi stadii del giudizio riescisse vittoriosa la tesi sostenuta dalle preferenze, dovrebbe essere loro rimborsata dalle ordinarie la somma di L. 127,532.28, stata loro ritenuta negli anni passati a titolo di tassa; — si conviene, in via di transazione: 1° che sul dividendo del 1881 sia attribuito alle Azioni di preferenza l'intero 5 per 100, ossia L. 12.50 in oro nette per ognuna, come lo scorso anno, intendendosi con ciò tacitate d'ogni eventuale loro avere per tasse indebitamente ritenute in passato; 2° che le Azioni ordinarie si contentino di ricevere, sul detto dividendo 1881, L. 6 in oro cadauna, come ebbero l'anno scorso sul dividendo 1880; supplendosi a quanto possa mancare per tale reparto, coll'avanzo di lire 35,209.03 proveniente dall'esercizio 1879.

Dopo ciò, come conclusione della presente Relazione:

In 1° luogo, vi domandiamo di approvare il Bilancio consuntivo del 1881.

In 2° luogo vi proponiamo di approvare il Bilancio preventivo del 1882, e con esso la emissione di 10,000 Obbligazioni 3 per cento, uguali alle 160,000 emesse nel 1879; come pure la inscrizione definitiva nella partita degli *oneri* per il 1882, e per gli esercizii futuri, della tassa di ricchezza mobile gravante il reddito industriale, e della tassa di circolazione sul movimento delle Azioni, in modo che l'eccedenza rimanga un utile *netto*, ripartibile senza alcuna ritenuta od aggravio.

In 3° luogo vi proponiamo di deliberare che gli utili netti e disponibili, risultanti dalla gestione 1881 in lire 1,071,046, vengano, per la parte corrispondente al cinque per cento, assegnati al *Fondo di riserva*, e per il resto sieno ripartiti fra le 60,000 Azioni di preferenza (classe *A*), in ragione di lire 12.50 in oro per ciascuna Azione, e fra le 40,000 Azioni ordinarie (classe *B*), in ragione di L. 6 in

oro per ciascuna Azione, contro rilascio delle cedole n. 16 e 17 relative ai due semestri 1881; supplendo a quanto manchi, per eseguire detto reparto *in oro*, coll'avanzo dell'esercizio 1879 in L. 35,209.03.

In 4° luogo, di assegnare e riservare a favore delle 40 mila Azioni ordinarie la ritenuta fatta dal Governo sulle garanzie di prodotto netto delle linee del 1° periodo durante il 1881, per completare la cauzione di L. 25,000 di rendita, la quale rimane per intero definitivamente assegnata a benefizio di dette 40,000 Azioni ordinarie, da essere effettivamente pagata ai portatori delle medesime, quando e nella misura che verrà restituita dal Governo alla Compagnia.

DELIBERAZIONI.

1. Fatto l'appello nominale, e constatato che, essendo intervenuti n. 42 Azionisti rappresentanti n. 54,689 Azioni, l'Assemblea è validamente e legalmente costituita, viene invitata l'Assemblea a scegliersi il proprio Presidente, trattandosi di argomenti previsti dall'art. 148 del Codice di commercio.

Sopra proposta di alcuni Azionisti, viene confermata alla unanimità la presidenza al Consigliere delegato commend. Epaminonda Segrè, essendosi il Consiglio astenuto dal votare.

2. Sentita la lettura della Relazione del Consiglio e del rapporto dei revisori, l'Assemblea approva all'unanimità il Bilancio consuntivo del 1881, non avendo i consiglieri preso parte alla votazione.

3. L'Assemblea approva pure all'unanimità il Bilancio preventivo del 1882, astenendosi egualmente il Consiglio.

4. L'Assemblea delibera all'unanimità di approvare l'emissione di 10,000 Obbligazioni 3 per cento, uguali alle 160,000 emesse nel 1879.

5. Riguardo al dividendo del 1881, l'Assemblea prende all'unanimità la seguente deliberazione:

« Visti i risultati del bilancio consuntivo del 1881, e ritenuta la convenienza di metter fine alla controversia fra le due classi di Azioni sociali, riguardante l'applicazione delle tasse, nei modi e per le considerazioni esposti nella Relazione testè letta del Consiglio d'amministrazione;

« Delibera:

« 1° Che gli utili, netti dalle tasse, risultanti dalla gestione 1881 in L. 1,071,046.16, sieno, per una parte corrispondente al 5 per cento, assegnati al *Fondo di riserva*; e per il resto, sieno ripartiti fra le 60,000 Azioni di preferenza (classe A), in ragione di L. 12.50 in oro per ciascuna, e fra le 40,000 Azioni ordinarie (classe B), in ragione di L. 6 in oro per ciascuna, contro rilascio delle cedole N. 16 e 17 relative ai due semestri del 1881; supplendo a quanto manchi per eseguire detto reparto in oro, coll'avanzo dell'esercizio 1879 di L 35,209.63.

« 2° Che sia assegnata e riservata a favore delle 40,000 Azioni ordinarie la ritenuta fatta dal Governo durante il 1881, sulla garanzia di prodotto netto delle linee del primo periodo per completare la cauzione di 25,000 lire di rendita; la quale cauzione rimane così per intero definitivamente assegnata a benefizio di dette 40,000 Azioni ordinarie, da essere effettivamente pagate ai portatori delle medesime, quando e nella misura che verrà restituita dal Governo alla Compagnia.

« 3° Che le 60,000 Azioni di preferenza debbansi considerare soddisfatte e tacitate d'ogni eventuale loro avere per tasse loro ritenute negli anni passati.

« 4° Che, ad incominciare col bilancio 1882, e proseguendo nei bilanci futuri, debbansi sempre inscrivere nella partita degli oneri della gestione sociale, la tassa di ricchezza mobile gravante il reddito industriale e la tassa di circolazione sul movimento delle Azioni, in modo che l'eccedenza attiva rimanga un *utile netto*, ripartibile fra le Azioni senza alcuna ritenuta od aggravio.

« 5° Che rimanga così transatta e tolta di mezzo definitivamente la controversia fra le due classi di Azioni, riguardante l'applicazione di dette tasse, sulla quale fu dal Tribunale di commercio in Roma pronunziata sentenza il 14 febbraio 1882 ».

6. Sulla proposta aggiunta, dietro richiesta di alcuni Azionisti, all'ordine del giorno dell'Assemblea, a termini dell'art. 17 degli Statuti, per concedere un assegno al cav. Gaetano Semenza, l'Assemblea, tenuto conto dei reclami del sig. Semenza, e riconoscendo che gli importanti servigi da lui resi alle Ferrovie Sarde, mentre non costituiscono un diritto da parte sua di rivolgersi giudiziariamente contro la Compagnia, la obbligano però moralmente ad una equa rimunerazione, delibera all'unanimità di assegnare alla famiglia del cav. Gaetano Semenza, cioè alla moglie ed ai figli di lui, finchè esso dura in vita, e venendo a mancare entro un decennio dal 1° gennaio 1882 fino al compimento del decennio stesso, la somma di lire seimila ogni anno, da pagarsi in rate trimestrali posticipate.

7. Accettate le dimissioni del consigliere cav. Angelo Guarducci, e fatto il sorteggio di altri due consiglieri, che assieme a quello devono cessare dall'ufficio;

Sono estratti i nomi dei consiglieri:

Comm. Epaminonda Segrè — March. Cav. Stefano Villahermosa.

Si procede quindi alla votazione per ischede segrete, dallo spoglio delle quali risultano eletti a Consiglieri d'amministrazione per il biennio 1882-83 i signori: Comm. Epaminonda Segrè — March. Cav. Stefano Villahermosa — Cav. Francesco Calvi.

A Consiglieri supplenti per il biennio 1882-83 i signori: Bar. Antonio French — Avv. Carlo Mari.

A Revisori dei conti per l'esercizio 1882 i signori: Cav. Iacopo De Benedetti — Ferdinando Wallop — Samuele Ottolenghi, *supplente*.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Annunciamo con piacere che S. M. il Re Luigi di Baviera ha recentemente insignito il comm. Mattia Massa, direttore dell'esercizio delle Strade ferrate dell'Alta Italia, della Gran Commenda dell'Ordine di San Michele di Baviera.

La prefata Maestà ha pure nominati Cavalieri dell'Ordine stesso, il cav. Frigo Calderico, ed il cav. Nicola Melisurgo, reggente il primo ed ispettore il secondo della divisione Tariffe, Trasporti e Litigi nell'Amministrazione delle Strade ferrate suddette.

><

Ci scrivono da Milano:

In una conferenza tenuta a Milano il 12 aprile andante fra i rappresentanti delle Strade ferrate dell'Alta Italia e di quella del Gottardo, furono presi gli accordi pel servizio dei treni diretti fra Milano e Basilea.

Il materiale, tanto dell'una che dell'altra rete, proseguirà direttamente sino alla destinazione del treno, e quindi senza trasbordo, lungo la via, dei passeggieri. I treni notturni verranno illuminati a gaz, sistema Pintsch. I treni saranno provvisti del freno continuo a vuoto, sistema Smith-Hardy. Si lavora già per applicare tale sistema al materiale dell'Alta Italia.

— Nella Stazione di Pavia verrà introdotta l'illuminazione a gaz.

— Il Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha ordinato l'incominciamento dei lavori per l'impianto del servizio merci a Piave e Spresiano.

><

La visita di ricognizione della linea da Codola a Nocera, che per equivoco fu annunciato avrebbe avuto

luogo il 20 corrente mese, fu effettuata il 24 dai R. Commissarii per l'esercizio delle Ferrovie Romane, Meridionali e Calabro-Sicule.

><

L'appalto dei lavori di terra e murarii per la definitiva costruzione della Stazione di Spezia venne aggiudicato alla Ditta Calderai e Morosi di Roma.

Restano ancora da appaltare le opere metalliche ed i serramenti. L'importo complessivo dei lavori per la detta Stazione è calcolato in L. 2,300,000.

><

Per la linea da Gallarate a Laveno, la Direzione tecnica della ferrovia Novara-Pino ha presentato alla superiore approvazione il progetto di appalto per la fornitura di segnali a distanza, di gru da pesi, e di varii altri oggetti, il cui totale importo è preventivato in L. 70,000.

><

Ci scrivono da Ravenna che quell'Ingegnere-Capo del Genio civile ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici il progetto di appalto del tronco da Ravenna ad Alfonsine, della linea di 3.ª categoria Ferrara-Ravenna-Rimini. Questo tronco ha la lunghezza di m. 17,860, e per il medesimo fu pure studiata una variante di circa 9 chilometri, secondo la quale il tracciato della ferrovia viene ad essere abbreviato di poco meno di 200 m.

L'importo dei lavori da appaltarsi, in base a tale variante, è preventivato in L. 500,000, e presenta una economia di circa L. 200,000 in confronto del progetto primitivo. Le espropriazioni non sono comprese nell'appalto, ed il loro importo è preventivato in L. 136,000.

><

Abbiamo pure da Ravenna che quell'Ufficio del Genio civile ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto d'appalto per la costruzione dei ponti metallici da costruirsi lungo il tronco della ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini, compreso fra Massa Lombarda e Lugo.

I detti ponti sono tre, cioè: ponte sul Santerno, della luce di m. 50; ponte sul Canale del Molino di Lugo, di metri 24 di apertura; cavalcavia sulla strada paurosa, della luce di m. 8.

L'importo dei lavori da appaltare come sopra è preventivato in L. 96,000.

><

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha disposto che si proceda alle pratiche di appalto pei lavori di ristauro alle gallerie dei Biasioni, di Casciana e di Marroneta, e che si apra la gara per la fornitura di N. 60,000 lime assortite in acciaio fuso.

L'Amministrazione stessa ha presentato alla superiore approvazione i progetti pei lavori di ampliamento delle Stazioni di Rappallo e di Pescia.

><

Ci scrivono da Firenze che le Amministrazioni ferroviarie si sono pronunciate contrarie alle istanze della Camera di commercio ed arti di Brescia e di altre, le quali avevano chiesto che venisse ridotto il tasso attuale per gli assegni.

Le Amministrazioni predette hanno riconosciuto che il detto tasso non è elevato, ma è assai favorevole al commercio, specialmente per le piccole spedizioni, che rappresentano il maggior numero di assegni.

><

Sappiamo che la Società concessionaria della ferrovia da Settimo a Rivarolo ha sottoposto all'approvazione governativa i progetti per nuovi tipi di locomotive e di carrozze, che la Società medesima sarebbe intenzionata di provvedere per l'esercizio delle proprie linee.

Le carrozze sarebbero proposte a corridoio interno, con due piattaforme all'estremità, munite di cancello, e nelle medesime non vi sarebbero che posti di 1ª. e di 2ª. classe.

Ci consta che i nuovi tipi di materiale mobile furono già esaminati dal R. Commissario per le Strade ferrate dell'Alta Italia, il quale li avrebbe trovati ammissibili.

><

Dai Ministeri dei lavori pubblici e di agricoltura, industria e commercio è stata approvata la modificazione proposta dall'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia alla tariffa pel trasporto dei concimi, delle canne palustri e dei pali da vite.

><

Alla presidenza della Commissione esaminatrice dei Delegati ed Applicati all'esercizio delle Strade ferrate, per il passaggio a Sotto-Commissarii-amministrativi, il comm. Borgnini, impedito per indisposizione, venne sostituito dall'ispettore comm. Correnti.

><

Siamo lieti di annunziare che l'ispettore del Genio civile comm. G. Imperatori, pienamente ristabilito in salute, ha ripreso regolare servizio.

><

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 17 al 22 corrente aprile.

Furono approvati:

Un progetto di appalto per la costruzione del tronco dalle Grotte a Montefiascone, della ferrovia Viterbo-Attigliano;

I tipi dei fabbricati per le Stazioni, case cantoniere e garette occorrenti lungo la ferrovia Pinerolo-Torre Pellice;

Un progetto per l'impianto di nuovi binarii e piattaforme sulle calate di Santa Limbania, nella Stazione ferroviaria marittima di Genova;

Un progetto per l'ampliamento e sistemazione dei binarii principali e del piazzale delle merci nella Stazione di Montevarchi, lungo la ferrovia Roma-Firenze;

Un progetto per le riparazioni al ponte a travate metalliche sul torrente Ravagnese, nel chilometro 5 del tronco Reggio-Catanzaro della ferrovia Reggio-Taranto;

Un progetto per imbancamento dell'argine sinistro di Po, tra i cippi numerici 274 e 298, in Comune di Serravalle, provincia di Mantova;

Un progetto per la difesa frontale al tratto inferiore del Froldo Cavallarolo nell'arginatura destra di Po, in Comune di Motteggiana, provincia di Mantova;

Un progetto per la demolizione di case nella via Battello, fronteggiante l'argine sinistro di Adige in Legnago, provincia di Verona.

E fu pure ritenuto meritevole di approvazione il progetto di massima per l'impianto di un faro di 5° ordine nella marina di Sciacca, in provincia di Girgenti.

><

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, prese le seguenti deliberazioni in ordine ad affari ferroviarii.

Opinò che possano bandirsi gli incanti per l'appalto

della costruzione del tronco da San Donà a Portogruaro, della ferrovia di 3ª categoria Mestre-San Donà-Portogruaro, della lunghezza di m. 26,400, e dell'importo complessivo di L. 1,580,000; delle quali L. 1,470,000 per opere da appaltare, e L. 410,000 per espropriazioni ed imprevisti, rimanendo esclusi dall'appalto i lavori di armamento, il telegrafo ed i meccanismi fissi per le Stazioni.

Avvisò che possano approvarsi i progetti di appalto dei tronchi Filettiera-Pontremoli, Pontremoli-Guinadi e Guinadi-Borgotaro, della ferrovia di 1ª categoria da Parma a Spezia. — Il primo di detti tronchi è lungo m. 7,760, e la spesa relativa risulta di L. 2,360,000 in totale, delle quali a base d'asta L. 1,860,000 e L. 500,000 a disposizione dell'Amministrazione. — Il secondo tronco è lungo m. 4,800, e la spesa di costruzione è presunta in lire 6,450,000, di cui per opere da appaltare L. 5,560,000, e L. 890,000 a disposizione dell'Amministrazione. — Il terzo tronco avrà la lunghezza di m. 9,450, dei quali oltre 8,000 in sotterraneo. Il suo costo è previsto in L. 10,600,000, di cui L. 9,250,000 a base d'asta, e L. 1,350,000 a disposizione dell'Amministrazione.

Ritenne che possa essere approvato il progetto di appalto del tronco da Macerata (Stazione di Piediripa) a Sforza Costa, della ferrovia di 2ª categoria Macerata-Albacina. Questo tronco ha la lunghezza di m. 6,500, ed il relativo importo è preventivato in L. 684,000; delle quali a base d'asta L. 480,000, e L. 204,000 a disposizione delle Amministrazioni per espropriazioni, provvista di materiale di armamento e fisso, e per imprevisti.

Ritenne che possa essere approvato il progetto di appalto dei lavori di costruzione del tronco Arpino-Sora, della ferrovia di 2ª categoria Avezzano-Roccasecca, della lunghezza di m. 9,800, e dello importo presunto di lire 2,800,000.

Avvisò che sia ammissibile altro progetto di appalto pel tronco di ferrovia da Macerata a Morrovalle, sulla linea Macerata-Porto Civitanova, della lunghezza di metri 8,150, e del costo totale di L. 613,000, di cui L. 385,000 a base d'asta.

Il Consiglio stesso ha inoltre ritenuto che possano essere approvati, anche per gli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, i seguenti progetti:

a) Per la sistemazione di alcune comunicazioni intercettate per la costruzione della ferrovia da Aquila a Pescara;

b) Per espropriazione del terreno occorrente per servizio della Stazione di Soverato;

c) Per la costruzione di un nuovo passaggio a livello presso la Stazione di Codogno, delle ferrovie dell'Alta Italia.

Il Consiglio ha, per ultimo, opinato che possa procedersi all'appalto di materiale fuori uso proveniente dalle Calabro-Sicule, diviso in due partite, una di L. 45,300 e l'altra di L. 44,300.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie complementari. — La Commissione nominata dagli Uffici della Camera dei deputati per l'esame del progetto di legge ferroviaria, che abbiamo pubblicato, componesi degli on. Cavalletto, Gagliardo, Nervo, Mordini, Sanguinetti Adolfo, Di Blasio Scipione, Di Lenna, Perazzi, Mameli.

Essa elesse a suo presidente l'onor. Cavalletto, ed a segretario l'onor. Mameli

Tariffe ferroviarie. — Nei giorni scorsi si è riunita, al Ministero dei lavori pubblici, la Commissione per lo studio delle nuove tariffe ferroviarie.

Assistevano, oltre il presidente comm. Valsecchi, il comm Borgnini, l'avv. Gola e il cav. Canuti. È stata già esaurita la trattazione delle tariffe viaggiatori, e venne ammesso che nei treni diretti siavi anche la terza classe, ben inteso col pagamento della sovrimposta del 10 0[0.

La Commissione risolse ogni questione relativa alle disposizioni generali, ai viaggiatori, ai bagagli ed alle merci a grande velocità; essa compirà in breve i suoi studii, sui quali pronuncierà definitivamente l'onor Ministro.

Ferrovia dei Castelli Romani. — Il 14 corrente ha avuto luogo la visita di collaudo della nuova ferrovia economica, che congiunge il *tramway* Roma-Tivoli con l'altro già esistente Ciampino-Marino.

La nuova ferrovia si stacca al chilometro 3,263, e pel percorso di cinque chilometri ha sede sulla strada militare, poi ha sede propria fino al chil. 14, e infine scorre sulla strada di Marino.

La lunghezza della nuova ferrovia è di chilometri 15 circa. Le pendenze massime sono del 28 per mille, e il minimo raggio delle curve è di m. 100.

L'opera d'arte più importante è il sottopassaggio in ferro, che attraversa la ferrovia Roma-Napoli.

La nuova linea attraversa il prato delle Corse alle Capannelle, ed è stata costruita dalla Società anonima dei *tramways* Roma-Bologna, Milano-Verona, ecc., quella stessa che esercita la linea Roma-Tivoli e di Ponte Molle.

Ferrovia Gallarate-Laveno. — Il Consiglio provinciale di Como, nella seduta del 17 corrente, avuta comunicazione delle dichiarazioni fatte dal Ministero dei lavori pubblici in merito al recente rifiuto dato dal Consiglio medesimo a concorrere nella spesa di costruzione della ferrovia Gallarate-Laveno; dopo qualche discussione, alla quale presero parte principale i cons. Polti, Cetti e Brambilla, ha all'unanimità adottato il seguente concluso, proposto dal cons. Cetti:

« Il Consiglio, udite le comunicazioni della Deputazione provinciale, persistendo nelle precedenti sue deliberazioni, rifiuta la interpretazione data dal Ministero alla legge, e passa all'ordine del giorno ».

Ferrovia economica Ponte Tresa-Varese. — Il *Corr. del Verbano* dice che nella settimana scorsa gli ingegneri, incaricati dello studio della ferrovia economica Luino-Ponte Tresa-Varese, furono in questo paese per definire il progetto del passaggio di questa ferrovia per Malchirolo e Valganna, ma che, vista la impossibilità di elevarsi, in una ristretta località e poco spazio, ad un' altezza di oltre duecento metri, si è abbandonata l'idea della linea Ponte Tresa-Valganna-Varese, scegliendo invece la linea Ponte Tresa-Brusimpiano-Arcisate-Varese.

L'*Araldo*, confermando pienamente tale notizia, aggiunge constargli che l'impresa è più che mai vicina alla realizzazione, essendosi superate talune difficoltà finanziarie, che ostacolavano un sì utile progetto.

Tramways della provincia di Alessandria. — Scrivono da Alessandria, 22, alla *Gazz. Piemontese*:

In una sala del palazzo provinciale oggi ebbe luogo l'adunanza dei rappresentanti dei Comuni interessati alla costruzione di una tramvia a vapore da Alessandria a Moncalvo, la quale toccherebbe Solero, Felizzano, Quattordio, Refrancore, Montemagno e Penango. In una precedente seduta, tenutasi giorni sono, era stato nominato un Comitato promotore, composto del comm. ing. Francesco Grattoni, della ditta bancaria Prosi e Comp., del cav. notaio Francesco Ferraris, del cav. Paolo Piloti assessore di Felizzano, del cav. Busso Marcellino sindaco di Viariggi, e di un rappresentante di tutti i Comuni interessati.

Nella seduta del 22, si nominò la presidenza di cotesto Comitato, e furono eletti: l'ing. cav. Grattoni presidente, l'avv. cav. Villavecchia, sindaco di Solero, vice-presidente, e il cav. geometra Busso, sindaco di Viariggi, segretario.

La nuova linea verrebbe ad essere della lunghezza di pressochè 40 chilometri, e dovrebbe costruirsi come quella da Novi ad Ovada, perchè vi possano transitare i carri-merci delle ferrovie dell'Alta Italia. Certo tornerebbe di grandissimo vantaggio ai paesi che si trovano lungo di essa, e in modo speciale ad Alessandria; ma riuscirà il Comitato promotore a condurre a buon porto un'impresa di tanta importanza? Si dice che sia già pronta una Società di capi-

talisti, che costruirebbe la nuova linea, ma essa domanda ai Comuni interessati un sussidio. Si potranno mettere d'accordo sulla distribuzione di esso?

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — La *Gazz. Ticin.* riferisce dai giornali di Milano il seguente programma delle feste per l'apertura della ferrovia del Gottardo, non senza però osservare che questo programma non può essere ritenuto definitivo, e che potranno essere introdotte nuove varianti:

La sera del 21 maggio converranno nella nostra città le Autorità governative italiane, i sindaci delle principali città della penisola, e i personaggi invitati dal nostro Comune. Il ministro Baccarini giungerà pur esso la sera del 21, con un treno speciale da Genova, assieme alle Autorità e agli invitati di quella città.

La mattina del giorno 22, alle ore sei e mezzo, il treno d'inaugurazione partirà da Milano. A Lugano vi sarà una colazione, offerta dall'Autorità cantonale, all'*Hotel du Gouvernement;* indi il treno procederà sino all'imboccatura del Gottardo, ove si fermerà per dar occasione agli invitati di visitare i lavori compiuti. La Società del Gottardo preparerà dei rinfreschi, ed offrirà un ricordo del Gottardo. Il treno si soffermerà lungo il tunnel varie volte, affine di permettere un più attento esame dei lavori interni.

Giunti a Lucerna, gli invitati, accolti dalle Autorità cantonali e dalle rappresentanze del Governo svizzero, si recheranno allo Schweizerhof, ove verrà loro allestito un banchetto d'onore. Alla sera vi sarà una splendida illuminazione sul lago Vierwaldstätter. Le Autorità italiane e gli invitati avranno alloggio nei principali alberghi di quella città, a spese del Governo svizzero e della Società del Gottardo.

La mattina del 23 maggio, alle ore 8 e mezzo, lo stesso treno ripartirà da Lucerna per l'Italia, ed esso porterà, oltre agli invitati italiani, anche le Autorità e gli invitati svizzeri e tedeschi. A Göschenen il treno si fermerà per esaminare i lavori d'imbocco dell'altro versante, ed ivi dalla Società del Gottardo verrà offerta agli invitati svizzeri ed italiani una colazione. Indi il treno riprenderà la sua corsa direttamente per Milano, giungendovi alle ore 8 di sera.

Alle nove vi sarà ricevimento al palazzo Marino. Le Autorità svizzere e tedesche e le Autorità italiane invitate dal nostro Comune avranno alloggi, a spese di questo, nei principali alberghi della città. Il giorno appresso è destinato alla visita dei monumenti cittadini: alla sera vi sarà pranzo di oltre 500 coperti al Salone dei giardini pubblici. Il Salone si sta appunto allestendo per la circostanza. Poscia gli invitati percorreranno in carrozza di gala il Corso Venezia e Vittorio Emanuele, sino alla piazza del Duomo, che verrà straordinariamente illuminata, nel mentre la cattedrale sarà rischiarata a luce di bengala. Poco dopo le ore 10, gli invitati saranno condotti al teatro della Scala, esclusivamente riservato agli invitati forestieri, ed a quel numero di persone che avranno speciale biglietto del Municipio.

La Società orchestrale vi darà un grandioso concerto. Inutile dire che il teatro sarà illuminato a giorno. La piazza della Scala sarà illuminata a luce elettrica

La mattina seguente un treno ordinario riporterà in Svizzera gli invitati forestieri, senza alcuna cerimonia di congedo.

Sappiamo poi che, in occasione delle feste per l'apertura della linea del Gottardo, s'inaugurerà l'illuminazione elettrica della nostra Stazione centrale, col sistema Siemens. La tettoia sarà rischiarata da tre grandi fari, del potere illuminante di seimila candele ciascuno; il piazzale esterno verso la città sarà pure illuminato da due fari elettrici di egual forza.

Accidenti ferroviarii nel Belgio. — L'*Indépendance Belge*, del 18 aprile, toglie da una statistica ufficiale le seguenti notizie relative agli accidenti ferroviarii nel Belgio:

Il numero di questi accidenti, durante il 1880, fu di 358.

Sopra 43,032,882 viaggiatori, nessuno perdette la vita, ma 15 riportarono ferite, e 13 delle contusioni. Fra quei 358 accidenti figurano 131 scontri alle Stazioni, e 112 sviamenti avvenuti in una Stazione ove il treno si fermò o doveva fermarsi.

Degli accidenti anzidetti sarebbe stato possibile evitarne 91, mercè una migliore disposizione dei segnali, e 21 mediante il *block*-sistema.

Ferrovie olandesi. — Si annuncia che il Governo avrebbe l'intenzione di completare la rete meridionale delle ferrovie dello Stato, sia col riscatto di alcune ferrovie private, sia colla costruzione di linee dirette fra Tilbourg ed Eindhoven, Bois-le-Duc ed Uden, Bontel ed Helmond, Bréda e Bar-le-Nassau.

Ferrovie rumene. — Allo scopo di collegare direttamente alcune città del regno, sia colla rete delle ferrovie, sia col Danubio, il Governo ha sottoposto alla Camera dei deputati un progetto di legge tendente a costruire 370 chilometri di ferrovie locali. La spesa è calcolata in fr. 60,000 al chil, e quindi in 22 milioni in totale. Questa spesa sarà coperta dai distretti interessati, a cui lo Stato accorderà all'uopo una sovvenzione annua di fr. 364,000. La larghezza del binario sarà la stessa di quella delle ferrovie principali, cioè m. 1.5. Soltanto le linee saranno costruite secondo un sistema più economico delle prime.

Si calcola che la nuova rete potrà essere aperta all'esercizio entro il 1884.

Ferrovie dell'Africa. — Il *Temps*, commentando la notizia data dal *Journal Officiel* che il colonnello Desbordes sconfisse il capo indigeno Samory presso Kiniera, si apre l'adito a parlare del progetto di una ferrovia, che deve collegare l'alto Niger colla Senegambia, e dice: « Questa sarà una delle maggiori imprese dell'epoca, ma suppone lo stabilimento preventivo del dominio francese sulla regione che si stende dall'alto Senegal al Niger superiore ».

Notizie Diverse

Lavori edilizii in Roma — Un R. Decreto ha dichiarato di pubblica utilità il piano regolatore dei versanti dei colli Viminale e Quirinale. Ora il Comune di Roma, nell'intendimento di aprire quei tratti di strada che occorrono intorno al Palazzo dell'Esposizione di belle arti, ha deliberato di offrire i prezzi delle aree da espropriarsi, con facoltà agli interessati di fare le loro osservazioni.

A tale effetto, fino al 24 corrente, erano ostensibili in Campidoglio la pianta parcellare e l'originale dell'elenco dei beni da espropriarsi, e che appartengono al barone Huffer, al conte Carlo Werner De Merode, al R. Commissariato per la liquidazione dell'Asse ecclesiastico ed alla Casa Reale.

Palazzo della Banca Nazionale a Roma. — Il Consiglio d'amministrazione della Banca Nazionale ha finalmente deciso di far procedere alla erezione in Roma del palazzo della Banca stessa, nell'area che da dieci anni giace brulla in via Nazionale.

Il Consiglio, scartando il sistema del concorso, affiderà a tre architetti di grido l'incarico di eseguire tre singoli progetti, dietro rispettivo congruo compenso, riservandosi la scelta del migliore fra i tre progetti stessi.

A giorni saranno date le disposizioni per l'attuazione di questo deliberato.

Lavori portuali. — Ecco il testo del progetto di legge presentato dal Ministro dei lavori pubblici alla Camera dei deputati nella seduta del 12 corr., come fu già annunciato:

Art. 1. È autorizzato l'eseguimento delle opere marittime sottoindicate nel triennio 1882-84:

a) Allargamento della banchina del primo braccio del molo nel porto di Bari.

b) Ricostruzione della banchina centrale del porto di Brindisi, nel tratto compreso fra l'angolo rientrante presso la Dogana ed il luogo denominato l'Arsenale.

c) Costruzione di un faro di terzo ordine sulla punta denominata Praia da Porci nell'isola di Vulcano.

Art. 2. La complessiva spesa di L. 846,000, occorrente per lo eseguimento delle anzidette opere, sarà sostenuta con le somme risparmiate per effetto delle riduzioni ottenute nelle aste pubbliche per l'appalto delle opere autorizzate dalle leggi del 19 luglio 1880, n° 5538, e del 23 luglio 1881, n° 333.

Art. 3 Le opere, di cui all'articolo primo, sono dichiarate di utilità pubblica.

Art. 4. Nel bilancio delle entrate saranno annualmente inscritte le quote dovute, in conformità della legge del 20 marzo 1865 sulle opere pubbliche, n° 2248, dagli enti morali interessati a titolo di concorso nelle spese per il porto di Brindisi.

Il Municipio di Bari è sostituito allo Stato nel diritto di chiedere e di riscuotere, secondo la legge del 20 marzo 1865 sulle opere pubbliche, le quote di concorso della Provincia di Bari e degli altri Comuni del circondario, nella spesa approvata colla presente legge pei lavori del porto di Bari.

— La Giunta parlamentare, incaricata di riferire su questo progetto di legge, si è costituita eleggendo a suo presidente l'onor. Massari, ed a segretario l'onor. Fortunato, ed ha nominato relatore l'on. Miceli.

Canale Villoresi — Il *Sole* dice che, per un ritardo nella concessione governativa, i lavori furono incominciati solo alla fine di gennaio colla costruzione di una tura di 300 metri, che circoscrivesse il corso del fiume, e l'escavazione di due grandi canali colatori per tener all'asciutto i lavori che dovevansi eseguire.

A questi lavori preparatorii si è fatto seguire le opere di escavazione per le fondazioni della grandiosa diga di derivazione, che deve misurare 230 metri; e se ne costrussero diggià metri 180, continuandosi con energia.

Nel prossimo estate verranno eseguite le opere di appoggio della diga sulla sponda destra, per riprendere poi la costruzione della parte restante, e delle altre opere onde mantenere continua la navigazione del fiume.

In complesso, i lavori procedono alacremente, e, secondati dall'infaticabile operosità dell'ing. Villoresi e della Società, riguadagneranno ben presto il tempo perduto anche nello studio dei canali secondarii; sicchè nella prossima estate i proprietarii, che devono far uso delle acque, potranno sapere ove verrà loro consegnata ed a quale altezza, per poter poi procedere a qualche lavoro preparatorio e mettersi in grado di ricevere finalmente l'acqua nella primavera del 1884.

Ponte sul Malone. — Il Comune di San Benigno Canavese, capoluogo di mandamento, fiorente per agricoltura, industrie e commerci, popolato da oltre 4,000 abitanti, sulla linea della ferrovia Settimo-Rivarolo, si trovò fino a questi ultimi giorni in pessime condizioni in fatto di viabilità, a causa specialmente della mancanza di un solido ponte, per cui si potesse comodamente accedere al paese per la strada di Volpiano, che ne costituisce la principale arteria di comunicazione.

Giunta ad una cinquantina di metri dall'abitato di San Benigno, questa strada si trova intersecata dal torrente Malone, sulla cui sponda sinistra giace la industriosa città.

Il ponte in legno, costrutto nel 1850, era talmente guasto e corroso, che ben pochi si arrischiavano a transitarlo coi veicoli. Nel 1881 venne demolito, e decretata l'erezione di un nuovo ponte, che meglio rispondesse ai bisogni della popolazione e del commercio ognora crescente.

Il nuovo ponte fu costrutto nel corrente anno, ed in meno di due mesi. Esso è a travate metalliche, sostenute da doppia fila di grossi pilastri costrutti in mattoni, con basamento in pietra come le teste del ponte. Il disegno è dell'ingegnere Piattini. La costruzione delle opere in muratura è del signor Borgaro Pietro; l'impresa della provvista e collocamento delle travate metalliche fu assunta dal comm. Cottrau, direttore dell'Impresa Industriale di Napoli. La direzione dei lavori per parte del comm. Cottrau venne affidata all'ing. Ciccarelli, e per parte del Comune all'ing. Fontana.

E mercè il concorso di tutte queste persone, l'opera riuscì egregiamente. Il nuovo ponte è bello ed abbastanza elegante, e soprattutto comodo e solidissimo.

L'apertura del nuovo ponte, eseguitasi domenica scorsa con festa solenne, fu pertanto un vero avvenimento, ed anche insperato pel Comune di S. Benigno, che con la spesa di sole 48,000 lire possiede ora una facile comunicazione colla vicina Volpiano, da cui dista poco più di un miglio, e di là con Settimo Torinese e con Torino.

Esposizione generale italiana pel 1884. — I lavori del Comitato esecutivo procedono con grande alacrità. Ogni giorno esso tiene lunghe sedute per coordinare i molteplici lavori e sbrigare la quantità ognor crescente delle pratiche urgenti.

Le Commissioni ordinatrici danno pur esse prova di molta diligenza, e tengono frequenti adunanze.

La Commissione tecnica, dal canto suo, ha ultimata, si può dire, la prima parte de' suoi lavori, redigendo il Capitolato dele opere, fissando l'area del Valentino utile per l'Esposizione, e proponendo al Comitato esecutivo l'ingegnere, che sarebbe incaricato dell'esecuzione dei lavori.

L'ingegnere in discorso sarebbe il cav. Riccio, architetto distintissimo e già noto per molti lavori edilizii. A lui sarebbe assegnata una somma complessiva per la direzione dei lavori, formazione dell'Ufficio tecnico, personale dirigente, ecc.

Il Comitato esecutivo delibererà quanto prima in proposito.

La Commissione tecnica terrà pure una riunione coll'intervento dell'ingegnere Teruggia, già segretario generale dell'Esposizione di Milano e membro del Comitato generale per la Mostra di Torino.

Le norme generali per la costruzione dell'edificio della Esposizione sono già note al pubblico; ad ogni modo, gioverà qui riassumerle:

Non deve essere compresa nel recinto della Esposizione la parte del giardino del Valentino, posta a settentrione del Castello e compresa fra il Corso Massimo d'Azeglio ed il fiume Po.

Il recinto della Esposizione dev'essere tracciato in guisa da lasciar libero il viale carrozzabile, che rasenta la fronte a levante del Castello, all'incirca sino al punto di sua biforcazione.

Il recinto dell'Esposizione non potrà oltrepassare il Corso Dante.

L'ingresso d'onore alla Esposizione dovrà trovarsi sull'asse del Corso Massimo D'Azeglio, e dovrà erigersi presso il piazzale del Castello del Valentino; fra l'asse del Corso omonimo e la facciata del Tiro a segno.

Debbonsi avere due altri ingressi dai Corsi Raffaello e Diagonale, senza pregiudizio di quelli che lo svolgimento del progetto sarà per suggerire.

Nella disposizione generale devesi tener conto della possibilità di circolazione delle vetture nel recinto della Esposizione.

Devesi predisporre un piazzale per la sosta delle carrozze, da potersi eventualmente utilizzare, ad esempio, per concerti.

Restando fermo che i gabinetti e le collezioni della *Scuola d'applicazione* saranno, in occasione dell'Esposizione, aperti al pubblico, devesi — escluso il cortile — utilizzare quella parte di locali e del giardino del Castello, che la Direzione della Scuola è disposta a concedere per uso della Esposizione.

Nello studio della disposizione degli edifizii per l'Esposizione non devesi comprendere l'area occupata dal Tiro a segno nazionale. Ma il progetto dev'essere studiato in modo da coordinarsi colla possibile occupazione dell'area medesima, nell'eventualità che essa possa rendersi disponibile.

L'edifizio per l'Esposizione deve consistere in un ampio ed unico fabbricato; l'Esposizione deve distribuirsi in edifizii in parte isolati, in parte fra di loro collegati, e disposti, per quanto è possibile, a seconda dei desiderii espressi dalle Commissioni e dell'ordine generale di classificazione dei varii prodotti ammessi all'Esposizione medesima.

Nello studio della distribuzione degli edifizii per l'Esposizione si potrà occupare la parte dell'attuale giardino posta a giorno del Castello e limitata dalle strade carrozzabili, purchè gli edifizii, sia per la loro mole, che per la loro disposizione, non ne offendano le bellezze caratteristiche.

Fabbrica vetraria in Venezia — Il 22 corr., nello studio dell'avv. Manetti, col concorso del notaio cav. Pasini, si è definitivamente costituita in Società per la fabbricazione di vetri d'uso comune, sotto il nome: *Vetreria Veneziana in Murano*, e si è proceduto anche alla nomina delle cariche sociali.

Si intraprenderanno senza ritardo i lavori di riduzione della fabbrica ex-Marietti, e fra pochi mesi si lavorerà nel nuovo Stabilimento.

Importazioni ed esportazioni. — La Direzione generale delle gabelle ha pubblicata la statistica delle importazioni ed esportazioni pel 1° trimestre del corr. anno.

Tutte le merci estere importate nello Stato per consumo, dal 1° gennaio al 31 marzo 1882, avevano un valore di L. 305,348,657; e rispetto al primo trimestre del passato anno, vi fu una diminuzione di L. 27,131,247.

Il valore delle merci esportate nei primi tre mesi di quest'anno ascendeva a L. 289,774,683.

Diminuirono le esportazioni, in confronto dell'anno 1881, di L. 2,964,010.

Dai diritti doganali l'Erario incassò, in tre mesi, lire 41,967,478; ed è notevole il fatto che, quantunque le importazioni sieno scemate di più che 27 milioni, i dazii d'importazione crebbero di tre milioni e mezzo circa, ed ascesero a L. 37,126,547.

Aumentarono pure di L. 276,872 i dazii di esportazione, benchè la quantità delle merci italiane mandate all'estero nei primi tre mesi di quest'anno sia stata minore del passato anno.

La cifra complessiva della diminuita importazione nel regno è quasi interamente assorbita dalla minore vendita di seta straniera, fatta nei tre mesi decorsi.

Segnano un'importazione crescente i cereali, le farine, le paste ed i prodotti vegetabili: progressione che merita di essere avvertita comechè derivi in gran parte da importazioni americane.

Riscossioni della Regìa dei tabacchi. — La Società anonima italiana della Regìa cointeressata dei tabacchi ha pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 13 corr. lo specchio delle riscossioni fatte nel mese di marzo 1882, confrontate con quelle del mese corrispondente del 1881, dal quale appare che le riscossioni furono:

Nel mese di marzo 1882	L.	12,410,436.03
» » 1881	»	12,198,451.28
Differenza in più nel 1882 . . .	L.	211,984.75

Le riscossioni dal 1° gennaio a tutto il mese di marzo furono come segue:

Nei tre mesi del 1882	L.	35,395,834.22
» 1881	»	33,678,301.38
Differenza in più nel 1882 . . .	L.	1,717,532.84

In Sicilia, dove si ha una gestione separata, si è introitata nel mese di marzo la seguente somma:

	Mese di marzo			Dal 1° gennaio.	
Anno 1882.	L.	824,813.95	Anno 1882.	L.	2,340,(03.—
» 1881.	»	821,562.25	» 1881.	»	2,236,816,05
In più	L.	3,251.70	In più	L.	103,186.95

Ufficii telegrafici. — Il 15 corrente è stato attivato il servizio telegrafico pel Governo e pei privati nella Stazione ferroviaria di Tronzano (provincia di Novara).

— Il 16 corrente, in Poviglio (provincia di Reggio Emilia) ed il 19 in Anzano degli Irpini (prov. di Avellino) è stato aperto un Ufficio telegrafico di 3ª categoria, al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Illuminazione elettrica a Londra. — Troviamo nel *Daily News* del 12 corrente una interessante descrizione dell'impianto di illuminazione elettrica, fatto a Londra e messo in attività in questi giorni per cura di una Società, che ha acquistato il diritto di applicazione del sistema Edison in Inghilterra, e sotto la direzione di ingegneri mandati dall'inventore americano.

Le macchine sono collocate in un locale della Società presso il viadotto di Holborn. Esse sono di tale forza da alimentare 2,000 lampade elettriche per un'estensione di città, che ha alcune centinaia di metri di raggio e che inchiude il viadotto da Newgate-Street a Holborn-Circus, l'Hôtel Imperial, l'Hôtel del Viadotto, i Buffets di Spiers e Pond, la Stazione della London Chatam-and-Dover-Railway, ed un gran numero di botteghe e di case tutte illuminate colle lampade Edison.

È questo il primo esempio di un'installazione così detta *centrale*, fatta coll'illuminazione elettrica. È noto che Edison è il solo il quale abbia ideato finora un sistema completo per la distribuzione della luce elettrica, con regolatori, misuratori di corrente per gli utenti, e tutto quanto è necessario per fare il servizio dell'illuminazione pubblica e privata, come è fatto ora dalle Società del gas. Benchè egli stia presentemente attendendo al grandioso impianto di New-York, col quale si illuminerà un distretto intero della città di un miglio di diametro (circa 1800 metri), con un'Officina centrale unica, capace di alimentare 15,000 lampade nel circuito del distretto, pure la prima prova del suo sistema è questa, che si è inaugurata da pochi giorni a Londra. Da quanto si rileva dal citato giornale appare che la prova sia andata benissimo fin dal principio; per cui ora tutti potranno studiare e constatare col fatto, e non più con esperienze isolate e in piccola scala, ma con un impianto eseguito in scala vera e duratura, le condizioni industriali dell'applicazione della luce elettrica all'illuminazione pubblica e privata.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Rispetto ai valori ferroviarii, il mercato della scorsa settimana perseverò a tenersi piuttosto freddo, e la negoziazione di essi senza grande importanza.

Le Azioni della Società delle Meridionali si aggirarono tra il 466 al 467; le Obbligazioni sul 274; i Boni sul 548. Le Sarde, serie A, quotate a 273.50; la serie B, a 275.50; le nuove a 272.50, poi a 271.25 offerte.

Le Palermo-Trapani, prima e seconda emissione, segnate a 276.50; le Pontebbane a 444; le Meridionali austriache a 288.50. Le Azioni Ferrovie Romane a 151.50.

A Parigi, le Azioni Lombarde sempre in buona vista, negoziate a 317.50 e 312.50; le Obbligazioni a 283.75 e 284; le Vittorio Emanuele a 275 e 276; le Azioni Ferrovie Romane a 145 e 146; le Obbligazioni a 270.

CONVOCAZIONI

Società anonima per la condotta d'acque potabili in Torino — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria il 30 corr. in Torino, sede sociale (via Arsenale, 31), per la relazione del Comitato di direzione, e dei revisori dei conti 1881, per la elezione di membri ordinarii della Direzione e dei revisori pel 1882, e per comunicazioni e proposte.

Avvisi d'Asta

Il 29 corr., presso la Direzione del Genio militare di Genova, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della costruzione di 3 forti ed una caserma, sui monti Settepani, Tortagna, Colla di Melogno e Merizzo, per il complessivo importo di L. 1,817,000. Deposito cauzionale L. 181,700 in contanti o rendita D. P.

— Il 30 detto mese, presso il Municipio di Casano Mutri (prov. di Benevento), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada obbligatoria consortile, per il presunto importo di L. 93,901.65. Le condizioni d'asta ed il relativo Capitolato sono ostensibili alla Segreteria municipale.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso il Municipio di Ischia di Castro (prov. di Roma), si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria Ischia-Valentano, sul prezzo di L. 19,000, così ridotto pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 2 maggio p. v., presso la Direzione d'artiglieria della Fonderia di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della provvista di chilog. 32,000 di rame in pani, per il complessivo importo di L. 70,400. Consegna entro 40 giorni. Deposito cauzionale L. 8,000 in numerario o rendita D. P.

— Il 3 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Potenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 6° tronco della strada provinciale Albano-Marsiconuovo, compreso fra la sponda destra del torrente Fiumarella e la sponda destra del torrente Marsicano, per la presunta somma di L. 256,000. Lavori da eseguire entro 3 anni dalla consegna. Deposito interinale lire 15,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di S. Quirico (prov. di Genova), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria da Morigallo a Pedemonte in Valle Secca, che va a raggiungere quella già costrutta del Comune di Serra Riccò, della lunghezza di metri 2,197.49, per la presunta somma di L. 52,783.23. Lavori da eseguire entro un anno e mezzo dalla consegna. Deposito interinale L. 5,000, cauzione definitiva L. 5,000, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Il 6 detto mese, presso la Direzione delle costruzioni navali in Spezia, si terrà un'asta per l'appalto della provvista, durante l'anno 1882, di legname abete del Baltico o del Nord America, per la presunta complessiva somma di L. 131,750. Consegna a termini del Capitolato. Deposito cauzionale L. 13,000 in numerario o rendita D. P.

— L'8 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Palermo, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto dei lavori per la estirpazione di una parte dei banchi rocciosi nel porto di Palermo, in diminuzione dell'importo di L. 2,554,856.69, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 6 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 140,000, cauzione definitiva L. 300,000, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Il 10 detto mese, presso la Direzione delle costruzioni navali in Spezia, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della provvista di legname abete dell'Adriatico, in alberi, bagli e tavole, per la complessiva somma di L. 88,500. Consegna a termini del Capitolato. Deposito cauzionale L. 9,000 in numerario o rendita D. P.

Appalti deliberati.

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto, per conto dell'Impresa Battaglia, la costruzione di N. 27 ponti e ponticelli pel tronco ferroviario Cava Carbonara-Groppello.

G. PASTORI *Direttore-proprietario, responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

14ª Settimana. — *Dal 2 all'8 aprile* 1882.

	Chil. esercit	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Rete Adriatica e Tirrena			
Prodotti settimanali 1882	1,539.—	418,379.02	271.85
Settimana corrisp. nel 1881.	1,446.—	417,886.51	288.99
Differenze nei prodotti della settimana 1882. . . .	+ 93.—	+ 492.51	— 17,14
Introiti dal 1° gennaio 1882	1,505.14	5,827,665.77	3,871 84
Introiti corrisp. nel 1881	1,446.—	6,029,837.08	4,170 01
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1882 . . .	+ 59.14	— 202,171.31	— 298.17
Rete Calabro-Sicula			
Prodotti settimanali 1882.	1,324.—	236,131.93	178.35
Settimana corrisp. nel 1881.	1,285.—	246,851.09	192 10
Differenze nei prodotti della settimana 1882	+ 39 —	— 10,719.16	— 13.75
Introiti dal 1° gennaio 1882.	1,324.—	3,112,333.82	2,350.71
Introiti corrisp. nel 1881 .	1,274.53	3,029,324.86	2,376.82
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1882	+ 49.47	+ 83,008.96	— 26.11

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di febbraio 1881

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	25,033,32	8,900,49	6,695,23
Piccola Velocità	6,862,50	281,62	3,628,83
Totali . . .	31,895,82	9 182,11	10,321,06

Strade Ferrate Romane

7ª Settimana — *Dal 12 al 18 febbraio* 1882.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa).

	Chil. esercit	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	588,419.33	18,252.14
Settimana corrisp. del 1881.	1,681	618,919.65	19,198.23
Differenza (in più . . .	—	—	—
Differenza (in meno . . .	—	30,500.32	946.09
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 4 febbraio 1882	1,681	3,796,999.10	16,825.56
Periodo corr. 1881	1,681	3,745,144.70	16,595.77
Aumento	—	51,854.40	229.79
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti del mese di ottobre 1881.

QUALITA' DEI TRASPORTI	Linea Vicenza-Schio Importo	Linea Treviso-Vicenza e Padova-Bass. Importo	Linea Conegliano-Vittorio Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori . . .	14,299.64	51,409.00	5,943.68	71,652.32
Bagagli e cani . .	166.33	1,018.63	203.94	1,388.90
Merci a grande vel.	1,144.58	6,381.97	551.77	8,078.32
Merci a piccola vel.	10,269.76	32,576.42	4,697.20	47,543.38
Introiti diversi . . .	506.83	950.42	407.47	1,864.72
Totale . . .	26,387.14	92,336 44	11,801 06	130,527.64

ANNUNZI

CITTÀ DI TORINO

AVVISO D'ASTA

Alle ore due pomeridiane di martedì 2 maggio 1882, nel civico Palazzo, si procederà all'incanto, col metodo della licitazione orale ad estinzione di candela vergine, per la **vendita**, precedentemente annunziata, **in due distinti Lotti**, dello **Stabilimento dei Molini** proprii della Città, detti **di Dora o dei Molassi** e dei *Fabbricati e Locali* detti *dei Forni*.

Il Lotto primo comprende: Lo Stabilimento dei Molini detti di *Dora o Molassi*, composto di fabbricati e siti annessi, della superficie di metri quadrati 6764 circa, con annesso salto, servito da corso d'acqua di proprietà municipale, che, derivato dal torrente Dora al luogo detto *la Pellerina*, dopo aver soddisfatto agli altri oneri pubblici e privati, coll'aggiunta delle acque del Canale detto della *Ficca Nuova o Meana*, parimenti derivato dalla Dora, attraversa lo Stabilimento da ponente a levante, e che, tenuto conto delle eventualità naturali e convenzionali, può risultare in media sino a litri cinquemila duecento per ogni minuto secondo, con una caduta di oltre metri *tre;* compresi i meccanismi ed accessori; con 42 palmenti mossi da 18 ruote, ed i fabbricati e locali per uso di magazzini e lavoratura di farine.

Il Lotto secondo comprende: I Fabbricati e dipendenze detti i *Forni*, della superficie di metri quadrati 4886 circa, composti di una manica semplice a due piani verso pubblico vicolo, di altra manica centrale a tre piani contenenti i forni, e di due navate laterali ad un piano; dell'Oratorio di San Martino, e di tettoie con annesso uso di forza motrice, di quattro cavalli teorici circa, sul canale scaricatore di quello detto delle Fontane.

La vendita tanto dei Molini quanto dei Forni, uniti o separati, viene fatta nello stato in cui si trovano, sotto le condizioni, avvertenze e riserve tenorizzate nel relativo Capitolato approvato dal Consiglio comunale in adunanza del 28 novembre 1881.

L'acquisitore potrà valersi della forza motrice e dello Stabilimento costituente il Lotto primo, per macinazione di cereali o per qualsivoglia altra industria; e dello Stabilimento costituente il Lotto secondo, per qualunque uso.

Per essere ammesso a far partito, ciascun oblatore dovrà, prima dell'apertura dell'asta, fare un *deposito cauzionale* in titoli al portatore della Città o del Debito pubblico dello Stato italiano, *corrispondente* in valore effettivo *al decimo dei singoli Lotti o dei Lotti riuniti*, cui l'oblatore intenda di applicare. Il Sindaco potrà, per detto deposito, accettare un Buono pagabile a vista, al suo ordine, passato da un Istituto di credito o da una Ditta di notoria solvibilità; il tutto però a solo esclusivo giudizio del Sindaco stesso, e senza possibilità nè di reclamo, nè di osservazione.

Il deposito sarà devoluto al Municipio, ed il Buono a vista sarà pagato all'ordine del Sindaco, tuttavolta che il deliberatario, nel termine di giorni otto dopo il deliberamento definitivo, non si presenti a stipulare l'atto di riduzione in regolare contratto; e ciò senza bisogno di alcun atto nè giudiziale, nè stragiudiziale.

L'incanto verrà aperto:

Quanto al Lotto primo, sulla somma di Lire **420,000** per l'area e pel fabbricato; oltre al pagamento del **canone annuo** fisso di L. **9000** per la concessione ed uso della annessa forza motrice.

Quanto al Lotto secondo, sulla somma di Lire **140,000;** oltre il pagamento del **canone** fisso **annuale** di L. **120** per la concessione ed uso della annessa forza motrice.

Gli aumenti dovranno farsi, pel Lotto primo, sul prezzo capitale di L. 420,000 in somma non minore di L. 1000. — Gli aumenti sul prezzo del Lotto secondo non potranno essere minori di L. 500.

Prima di aprire l'incanto, il Sindaco deporrà sul tavolo una scheda suggellata in cui sarà dichiarato il *minimum* di aumento al prezzo d'asta; e, sempre che gli aumenti fatti dagli oblatori non agguaglino o non superino detto *minimum*, il Sindaco potrà dichiarare deserto l'incanto.

Il Lotto dello Stabilimento dei Molassi verrà posto all'asta pel primo, e qualora le offerte vengano a raggiungere il *minimum* fissato come all'articolo precedente, si porrà all'asta il Fabbricato e locali dei Forni costituente il Lotto secondo; in difetto, l'asta sarà dichiarata deserta e non si procederà più all'incanto del detto secondo Lotto.

Verificandosi il deliberamento di ambidue i Lotti, questi verranno riuniti e si porranno immediatamente all'asta sul complesso dei due prezzi risultati dai singoli deliberamenti.

Qualora non vi sia offerta in miglioramento del prezzo dei singoli deliberamenti sui Lotti riuniti, s'intenderà fermo il deliberamento dei Lotti separati; salvo gli aumenti nei modi e termini di legge.

Il tempo utile (fatali) per presentare offerta d'aumento, non inferiore del vigesimo al prezzo complessivo di aggiudicazione dei due Lotti riuniti od ai singoli prezzi di aggiudicazione dei due Lotti separatamente deliberati (a seconda dell'esito che sarà per avere l'incanto) scade alle ore **undici antimerid. di venerdì 2 giugno 1882.**

Il Capitolato delle condizioni coll'annesso Piano è visibile nell'Ufficio municipale X (Lavori pubblici).

Tutte le spese relative alla presente vendita, comprese quelle di stampa, di pubblicità e di inserzioni ufficiali, sono a carico del deliberatario o dei deliberatari in proporzione·

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA
DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall'Ing. Comm. **ALFREDO COTTRAU**

SEDE E DIREZIONE:

NAPOLI, 24, Strada Medina — Opificii in CASTELLAMMARE DI STABIA e SAVONA

Principali lavori eseguiti, in corso di esecuzione, od assunti, dal Gennaio 1871 *al Giugno* 1881

Lavoro	Committente	Lunghezza metri
Ponte sul *Tanagro*	Municipio di Sicignano	30
Id. sul *Fella*	» di Moggio Udinese	86
Id. sul *Salso* (A) in Licata	» di Licata	106
N. 5 viadotti sullo stradone delle *Mura*	» di Firenze	212
Ponte sul *Monticane* a San Martino	» di Conegliano	23
Id. sull'*Arno* in Pisa (B)	» di Pisa	107
N. 3 ponti sul *Busento* e sul *Crati*	» di Cosenza	111
Ponte *Sisto* sul Tevere in Roma (allarg.)	» di Roma	100
N. 2 ponti sull'*Adige* (A) (B)	» di Verona	343
Ponte sul *Fellicosalo* presso Modena	» di Fanano	27
Id. Strada *Stazione Montaguto*	» di Panni	16
Id. sul *Mallero*	» di Sondrio	30
Id. sul *Titerno* (rist.)	» S. Lorenzello	27
Id. sul *Mangari*	» di Pizzo	14
N. 5 ponti sul *Lambro*, sull'*Adda*, ecc.	Provincia di Milano	298
N. 2 ponti sull'*Agragas* e *Pandolfina*	» di Girgenti	26
Ponte sul *Crostolo*	» di Reggio Emilia	36
N. 4 ponti sul *Gallico*, *Scaccioti* e *Catona* (rist.) e *Stilloro*	» di Reggio Calabria	210
N. 12 ponti sul *Senorbi*, *Segario*, *Arcidano*, *Scaffa*, *Tirso* e *Strada Playa*	» di Cagliari	313
Ponte sul *S. Giovanni* ad Intra	» di Novara	81
N. 3 ponti sul *Sabato* e *Salzola*	» di Avellino	63
Ponte sul *Liri* presso S. Giorgio	» di Caserta	53
Id. sul *Reinello*	» di Benevento	19
Id. *Canale Sifone*	» di Salerno	21
Id. sulla *Nera*	» di Umbria	17
Id. sull'*Astico* a Caltrano	» di Vicenza	24
Id. sull'*Albula*	» di Ascoli Piceno	20
N. 2 ponti sull'*Alcaringi* e *Bottone* e sul *Volturno*	» di Campobasso	71
Ponte *Fossa Marina* (Argenta)	» di Ferrara	27
Id. sul *Delmona*	» di Mantova	8
N. 3 ponti sull'*Ufente*, *Schiazza* e *Roccagorga*	» di Roma	51
N. 2 ponti sul *Brembo* (B) e sull'*Imagna*	» di Bergamo	121
N. 2 ponti sul *Cordevole*	» di Belluno	60
N. 9 ponti sul *Corace*, *Alli*, *Simmari*, *Crocchio*, *Tacina*, *Neto*, *Mesamo* e *Merapotamo* e *Fiume Grande*	» di Catanzaro	904
N. 7 ponti per strade provinciali	» di Messina	272
Ponte sul *Velino*	» di Aquila	23
Id. sul *Musone*	» di Padova	14
Id. sul *Cassibile*	» di Siracusa	32
N. 2 ponti per le Regie Caccie	Ministero della Real Casa	45
N. 5 ponti sul *Piave*, *Volturno*, *Stillaro*, *Brenta* (B) e *Fiumarella*	Ministero dei Lavori Pubblici	294
N. 2 ponti mobili. Fortificazioni di Spezia	» della Guerra	11
N. 10 ponti sul *Fella*, sul *Dogna*, *Patoco*, *Lavaz*, ecc. ecc., a *Muro* e *Piazzale Pontebba*	Ferr. Udine-Pontebba	591
N. 2 Soprapassaggi	» Milano-Rho-Vigevano	24
N. 7 Viadotti e Ponticelli	» Saronno-Varese	390
N. 9 ponti e ponticelli, per la	» Milano-Erba-Saronno	46
Ponte sull'*Adda*	» Monza-Calolzio	108
Id. sull'*Oglio*	» Cremona-Mantova	128
N. 29 ponti, per la	» Mantova-Modena	529
Soprapassaggio	» Torino-Rivoli	13
Ponte sul *Ticino* a *Sesto-Calende* (G)	» Novara-Pino	265
N. 11 ponti, con rafforzamenti, per la	» Pisa-Colle Salvetti	136
N. 9 ponti, per la	» Asciano-Grosseto	134
Ponte sul *Serchio* (G) e *Cavalcavia*	» Pisa-Spezia	85
Ponte sul *Tevere* (C) sotto Giove e 8 ponticelli	» Firenze-Roma	322
Ponte sul *Marmolajo*	» Roma-Livorno	46
» *Cavalcavia* sulla Ferr. di Carrara	» Livorno-Genova	7
N. 15 ponti e ponticelli (allarg.)	» Livorno-Firenze	510
Ponte sul *Rivo Galera*	» Fiumicino-Pontegalera	24
Ponti sui canali di *Pollena* e *S. Marco*	» Napoli-Castellammare	22
N. 4 ponti sul *Sacco* e *Pomerio*	» Roma-Napoli	95
N. 15 ponti sul *Pescara* (B), *Aterno* ecc.	» Pescara-Aquila	417
N. 2 Ponticelli per la	» Aquila-Rieti	7
N. 7 ponti diversi, per la	» Laura-Avellino	111
N. 25 ponti sul *Tanagro*, *Sele*, *Platano*	» Eboli-Picerno	1021
Viadotto sul *Pantano* e N. 4 ponticelli	» Picerno-Potenza	97
Ponte sul *Basento* (B) a Bernalda	» Torremare-Pisticci	83
Ponte sul *Vella* e 50 ponticelli diversi	Ferr. Pisticci-Grassano	314
N. 12 ponti sul *Basento* e ponticelli	» Grassano-Trivigno	255
N. 4 ponti (diramazione *Lago di Como*)	» Alta Italia	35
N. 10 travate nuove e varii ponticelli	Ferr. Taranto-Reggio	141
Ponte sul *Canalello* (G)	» Id.	28
N. 21 ponti e ponticelli	» Trivigno-Potenza	85
N. 10 ponti e ponticelli	» Taranto-Strongoli	204
Ponti sul *Neto* (A) e sul *Passovecchio* e N. 12 ponticelli	» Strongoli-Cotrone	264
N. 17 ponti, per la	» Strongoli-Catanzaro	592
N. 18 ponti, per la	» Catanzaro-Soverato	482
N. 29 ponti e ponticelli, per la	» Soverato-Assi	798
N. 47 ponti e ponticelli, per la	» Assi-Reggio	1322
N. 39 ponti e ponticelli, per la	» Buffaloria-Cosenza	601
N. 2 viadotti delle *Fontane* e *Agragas* (D)	» Porto Empedocle-Girgenti	195
Ponte sul *Platani* e N. 16 ponticelli	» Girgenti-Campofranco	252
N. 5 ponticelli, per la	» Campofr.-Passofonduto	21
N. 13 ponticelli, per la	» Campofranco-Lercara	313
N. 2 ponticelli per la	» Favarotta-Canicatti	12
N. 21 ponti e ponticelli per la	» Diramazione Vallelunga	162
Ponte sul *Morello*	» Lercara-Catania	17
N. 2 sul *Simeto* e *Gurnalunga*	» Catania-Messina	175
Ponte sul *S. Leonardo*	» Catania-Siracusa	55
N. 37 ponti e ponticelli per la	» Palermo-Trapani	459
N. 3 ponticelli per le Ferrovie Sarde	» Oristano-Giara	21
N. 2 sul *Cerrifita* e sul *Tacina*	Impresa Greco-Allegrini	77
Id. sul *Vigneria*	R. Miniere dell'Isola d'Elba	72
Id. sull'*Anitrella*	Società Cartiere Meridionali	25
Id. sul *Liri* presso Isola	Cartiera del Sig. Courrier	12
Ponte *Fesca* e Viadotto pei	*Tramways* di Bari	47
Id. sul *Carioni* e ponticello *Carriona*	Ferr. privata Cave di Carrara	49
Id. *Groppoli* sul *Carriona*	Ditta Walton e Nepoti	13
Id. sul *Tevere* a Ripetta in Roma (C)	Società del Ponte di Ripetta	101
Id. sul *Soleo*	Impresa Castelli	32
Viadotto *Rio Genil* (E) e N. 6 ponticelli	Ferr. Malaga-Siviglia (Spagna)	153
N. 249 ponticelli e travature	Per diversi	2282
N. 18 ponticelli (F)	Ferr. Campofr.-Serradifalco	251
Ponte sul Ticino a Sesto Calende (C)	» Novara-Pino	267

TOTALE: 1213 Ponti della lungh. totale di Metri **22,686**

Lavoro	Committente	Superficie coperta M.Q
Tettoie delle Stazioni di *Foggia*, *Bari* ed *Ancona*	Ferr. Meridionali	13835
Id. nell'*Arsenale di Napoli*	Ministero della Guerra	531
Id. dello *Stabilimento Visconti*	Ditta Visconti-Modrone	202
Id. del *Politeama di Palermo*	Società Galland	1,990
Tettoie del nuovo *Gassometro di Roma*	Società Anglo-Romana	1935
Id. del *Tivoli di Monte Mario*	Società di Monte Mario	615
Id. delle *Stazioni di Brescia* e *Pavia*	Ferrovie Alta Italia	5511
Id. della *Stazione di Cagliari*	Ferrovie Sarde	1200
Id. per l'*Esposizione di Belle Arti*	Comitato Belle Arti in Napoli	1670
Id. in *Avellino*	Provincia di Avellino	102
Id. delle *Stazioni di Messina e di Catania* e *Torneria di Messina*	Ferrovie Calabro-Sicule	2000
Id. delle *Rimesse Locomotive id.*	» Id.	700
Id. per *Offic.* e *Magazzini in Taranto*	Ferrovie Meridionali	3061
Id. del Grande *Albergo del Quirinale*	Commendatore Guerrini	223
Id. pel *Nuovo Palazzo del Ministero Finanze*	Ministero delle Finanze	230
Tettoie dei *Magazzini Generali di Messina*	Impresa Bonanno	8070
Id. pel *Teatro Costanzi in Roma*	Impresa L. Belluni e C.	1030
Pensilina del *Palazzo Quir.* in Roma	Ministero della R. Casa	218
Id. nella *Stazione di Falconara*	Ferrovie Meridionali	221
Id. e Tettoia in Napoli	Società Magazzini Generali	387
Serra nel *R. Parco di Caserta*	Ministero della R. Casa	142
Tettoia e lanternini, per la	Regia Cointeress. dei Tabacchi	65
Pensiline e lanternini per	Particolari diversi	736
Pensiline *Stazioni di Reggio Siracusa Girgenti*	Ferrovie Calabro-Sicule	560
Tettoie e Pensiline	Ferrovia Palermo-Trapani	3900
Tettoia del *Grand-Hôtel*	Grand-Hôtel Napoli	200
Tettoie metalliche per la	Società Napoletana del Gas	792

SUPERFICIE TOTALE COPERTA: M. Q. 57,734

Montatura in opera di 15 ponti metallici della Ferrovia Kaschau-Oderberg (Ungheria) e di un ponte a Vienna, della lunghezza complessiva di 833 metri lineari — Fornitura di oltre 31.000 tonn. di ferramenti diversi destinati specialmente a travature per Ponti delle Ferrovie Liguri, rotaie, materiale *fisso*, *mobile* e *minuto* per Ferrovie e tramways; serbatoi, solai metallici, ecc. Oltre un gran numero di lavori in ferro o in ferro e ghisa.

(A) *Con pile e fiancate metalliche* — (B) *Con pile metalliche* — (C) *Con pile fondate ad aria compressa* — (D) *In due campate, con pila di 40 metri d'altezza* — (E) *Con pila tubulare all'aria compressa* — (F) *Di queste travate manca ancora il dettaglio* — (G) *Con pile e spalle fondate ad aria compressa.*

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Firenze, 13.

ANNO XV. Mercoledì 3 Maggio 1882. N. 18.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO.

FERROVIE DELL'ALTA ITALIA

La *Gazzetta Ufficiale* del 26 aprile p. p. ha pubblicato il seguente R. Decreto:

Vista la legge 8 luglio 1878, n. 4438 (serie 2ª), per l'esercizio provvisorio delle Ferrovie dell'Alta Italia;

Visto l'articolo 1 della legge 25 dicembre 1881, n. 545 (serie 3ª);

Avuto il parere del Consiglio di Stato;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del nostro Ministro Segretario di Stato pei lavori pubblici,

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico. Il Regolamento sulle attribuzioni, responsabilità e sui rispettivi rapporti del Consiglio di amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia e di tutti gli Ufficii da esso dipendenti, approvato col nostro Decreto del 6 marzo 1879, n. 4788 (serie 2ª), è sostituito da quello qui unito, contenente le modificazioni previste dall'articolo 1 della legge 25 dicembre 1881, n. 545 (serie 3ª), e visto d'ordine nostro dal Ministro Segretario di Stato pei lavori pubblici.

Ordiniamo che il presente Decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 6 aprile 1882.

UMBERTO.

A. BACCARINI.

Visto, il *Guardasigilli*: G. ZANARDELLI.

REGOLAMENTO *sulle attribuzioni, responsabilità e sui rispettivi rapporti del Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia e di tutti gli Uffizi da esso dipendenti.*

CAPO PRIMO.

Del Consiglio d'amministrazione.

Art. 1. Il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, istituito dalla legge 8 luglio 1878, n. 4438 (serie 2ª), sotto la dipendenza del Ministro dei lavori pubblici, corrisponde col Ministro stesso per mezzo del suo presidente.

Art. 2. Il Consiglio ordinariamente si raduna nei giorni fissati dal suo regolamento interno, e straordinariamente quando è convocato dal presidente, sia di autorità del medesimo, sia per invito del Ministro.

Perchè il Consiglio possa validamente deliberare, è necessaria almeno la presenza di quattro dei suoi membri.

Le deliberazioni sono prese a maggioranza assoluta di voti; in caso di parità, prevale il voto del presidente.

Nel caso però che alle adunanze del Consiglio non siano presenti che quattro dei suoi membri, le deliberazioni devono essere prese a maggioranza assoluta di tre voti.

Art. 3. Le deliberazioni del Consiglio d'amministrazione hanno per oggetto:

a) Il bilancio annuale delle entrate e delle spese, da trasmettersi al Ministero dei lavori pubblici;

b) La stipulazione e l'approvazione, osservate le norme già in uso in quell'Amministrazione:

1° dei contratti di approvvigionamenti e di lavori occorrenti all'esercizio della rete ferroviaria, dentro i limiti dei relativi stanziamenti del bilancio corrente, e senza impegno dei bilanci futuri;

2° dei contratti di vendita di oggetti e di mobili fuori d'uso, di un prezzo non maggiore di lire centomila;

c) Le modificazioni e lo scioglimento dei contratti medesimi dentro gli stessi limiti;

d) L'autorizzazione di liti d'ogni specie, nelle quali l'Amministrazione è attrice, eccetto le denuncie di contravvenzione alle leggi ed ai regolamenti, le quali competono al Direttore dell'esercizio;

e) La nomina degli arbitri, sulla proposta del Direttore dell'esercizio, nelle cause compromesse di sua autorità, di un valore non superiore a centomila lire;

f) Le transazioni delle liti di un valore non maggiore di centomila lire, non attinenti agli oggetti di cui nell'articolo 12 della legge, e nei casi relativi ai medesimi, quando tale facoltà non fu delegata al Direttore dell'esercizio;

g) La stipulazione ed approvazione dei contratti per gli oggetti indicati negli alinea *a*), *b*), *c*), *d*), *e*) dell'art. 10 della legge;

h) I versamenti periodici nelle Tesorerie dello Stato, tanto in conto entrate, quanto a titolo di deposito, delle somme che eccedono le esigenze del servizio, dandone simultaneo avviso alla Direzione generale del Tesoro;

i) L'approvazione di spese da farsi senza un proprio e vero contratto, se superano L. 5,000, tanto per lavori correnti di manutenzione, quanto di piccole forniture;

k) L'approvazione dei collaudi di lavori e di forniture per somme superiori a L. 200,000;

l) L'approvazione delle tariffe locali e di ritorno, e per corse di piacere a prezzi ridotti;

m) Le norme per l'ammissione in servizio del personale provvisorio e avventizio, ed i provvedimenti sulle proposte del Direttore dell'esercizio, relative al personale stabile di grado inferiore a capo di servizio, quando eccedano le sue facoltà, esclusi gli impiegati di cui all'art. 9;

n) La compilazione dei conti consuntivi annuali, da rivedersi dalla Corte dei conti a termini del capitolo IV della legge 14 agosto 1862, n. 800, ed agli effetti degli art. 52 e 66 della legge sulla Contabilità dello Stato;

o) Il conto morale sull'andamento generale dell'Amministrazione e sui metodi in essa seguiti e sui risultati ottenuti, da trasmettersi al Ministro dei lavori pubblici per tutti gli effetti che di ragione;

p) Le verifiche e le inchieste che credesse del caso sull'andamento dei servizii;

Infine tutti gli affari non riservati al Ministro dall'articolo seguente, o non attribuiti dal presente Regolamento ad altri funzionarii od ufficiali dell'Amministrazione.

Art. 4. Il Consiglio di amministrazione, sentito, ove d'uopo, il Direttore dell'esercizio, trasmette in motivate deliberazioni il suo parere e le sue proposte al Ministro dei lavori pubblici:

a) Sulle Convenzioni per assumere o continuare l'esercizio di altre Ferrovie;

b) Sulle spese nuove o maggiori non comprese in bilancio, e sul trasporto di fondi da un capitolo ad un altro;

c) Sopra i lavori, le provviste ed i relativi contratti, la cui spesa deve erogarsi dal bilancio proprio del Ministero dei lavori pubblici e imputarsi al conto *capitale;*

d) Sui contratti di lavori e provviste e di vendita di oggetti e mobili fuori d'uso, e sulle modificazioni o risoluzioni dei contratti stessi, e sulle transazioni e nomine di arbitri nei casi che eccedono le facoltà concesse al Consiglio di amministrazione dall'art. 3;

e) Sulla vendita di beni immobili non necessarii al servizio;

f) Sulle modificazioni parziali delle tariffe e sulle Convenzioni di servizio cumulativo con altre Amministrazioni;

g) Sugli orarii e sulla classificazione dei treni viaggiatori o misti o treni merci con viaggiatori, e sulle modificazioni occorrenti;

h) Sui provvedimenti relativi ai Capi di servizio:

i) Sulle riforme e disposizioni necessarie a migliorare l'amministrazione e il servizio, le quali oltrepassino le sue facoltà;

k) Infine su tutte le questioni relative all'esercizio, intorno alle quali gli sia richiesto parere dal Ministro dei lavori pubblici.

Art. 5. Il Consiglio provvede ancora alla esecuzione dei lavori e provviste straordinarie, che si fanno per le Ferrovie da esso amministrate sul bilancio proprio del Ministero dei lavori pubblici, dietro ordine e approvazione del Ministero medesimo, osservando per i lavori e le provviste indicate nel Regolamento approvato col Decreto Reale del 29 giugno 1879, n. 4698 (serie 2ª), le norme in esso prescritte.

Art. 6. Alle adunanze del Consiglio interviene, con voto consultivo, il Direttore dell'esercizio, salvo casi speciali da determinarsi con apposita deliberazione del Consiglio.

Egli riferisce su tutti gli affari da lui sottoposti alle deliberazioni consigliari, sui quali affari abbia presentato, almeno 24 ore prima di ogni seduta (esclusi i casi di assoluta urgenza), appositi rapporti e documenti relativi.

Il Consiglio può, per altro, deliberare che sia rimandata ad altra seduta la risoluzione di qualunque di cotesti affari, delegandone, ove lo creda, l'esame e la relazione ad uno dei suoi membri.

Art. 7. Il processo verbale dell'adunanza è redatto, sotto la direzione del presidente, dal segretario che assiste alla seduta.

Esso è letto nella stessa adunanza o all'aprirsi della seduta seguente, e, dopo approvato, viene firmato dal presidente, da un altro consigliere che fu presente all'adunanza e dal segretario.

Art. 8. Il presidente del Consiglio rappresenta l'Amministrazione ed il Consiglio nei rapporti colle Amministrazioni pubbliche e coi privati, salvo il disposto dell'art. 11 della legge.

Convoca il Consiglio e ne presiede le adunanze, partecipa a chi di ragione le deliberazioni prese, anche prima, se occorre, dell'approvazione del processo verbale, e ne sorveglia la esecuzione; firma la corrispondenza.

Firma tutti i mandati di pagamento e di entrata, e i preventivi e i contratti approvati dal Consiglio.

All'uopo potrà però delegare uno dei consiglieri.

Prende in nome proprio, e sotto la propria responsabilità, nei casi urgenti, tutti i provvedimenti utili all'Amministrazione, e ne rende conto al Consiglio alla prima adunanza.

In caso di assenza o di impedimento, è sostituito da un consigliere, designato a farne le veci da Reale Decreto, emesso sulla proposta del Ministro dei lavori pubblici; e se anche questo consigliere è impedito od assente, dal consigliere più anziano d'età.

Art. 9. Per l'esercizio delle sue attribuzioni, il Consiglio ha ai suoi ordini un Segretario-capo ed impiegati di segreteria, il cui ruolo è approvato dal Ministro dei lavori pubblici.

Art. 10. Di norma generale, il Consiglio, per mezzo del suo presidente, corrisponde col Direttore dell'esercizio e col Cassiere centrale nella parte cui ciascuno spetta, salvo quelle informazioni che in casi speciali gli occorresse dover richiedere agli Ufficii dipendenti.

Art. 11. Nel giorno susseguente ad ogni adunanza, tanto ordinaria quanto straordinaria, del Consiglio, sarà trasmesso al Ministro dei lavori pubblici l'elenco degli affari discussi e il sunto delle relative deliberazioni.

CAPO SECONDO.

Del Direttore dell'esercizio

Art. 12. Il Direttore dell'esercizio dipende dal Consiglio d'amministrazione.

Egli è responsabile dell'andamento di tutti i servizii, nei quali consiste l'esercizio propriamente detto delle ferrovie. Ha sotto i suoi ordini tutto il personale tecnico, contabile ed amministrativo che vi è addetto, eccetto il personale della segreteria del Consiglio d'amministrazione e della Cassa centrale, per quanto non ha rapporto alla parte disciplinare, com'è detto all'articolo 35.

Art. 13. Gli obblighi e le attribuzioni del Direttore dell'esercizio sono i seguenti:

a) Raccoglie a tempo dai capi dei varii servizii le proposte di spese e di entrate dell'annata seguente, modificandole se occorre; e compila, col mezzo della Ragioneria centrale, il bilancio di previsione;

b) In base ai regolamenti ed alle condizioni generali e speciali approvate dal Consiglio di amministrazione, prepara gli atti che servono di base ai contratti di approvvigionamenti e di lavori occorrenti all'esercizio di tutta la rete ferroviaria, nonchè quelli di vendita degli oggetti mobili ed immobili fuori d'uso, da stipularsi dal Consiglio d'amministrazione, a termini dell'articolo 3, lettera *b*), del presente Regolamento;

c) Provvede ai pubblici incanti, alle licitazioni private ed alle trattative private degli appalti, secondo i casi e le autorizzazioni ricevute, e ne rassegna i risultati al Consiglio d'amministrazione con il proprio parere e i documenti giustificativi;

d) Provvede alla regolare esecuzione dei contratti, e ne

promuove, se occorre, le modificazioni o lo scioglimento dal Consiglio d'amministrazione;

e) Approva le spese di piccoli lavori e provviste da farsi ad economia, o senza vero e proprio contratto, fino alla somma di lire 5,000, e ne comunica ogni mese al Consiglio d'amministrazione l'elenco con brevi cenni giustificativi. Fino a lire 1,000, può delegare tale facoltà ai Capi-servizio;

f) Cura la buona esecuzione dei lavori necessarii alla manutenzione delle linee e del materiale fisso e mobile, e la osservanza di tutte le discipline che reggono i diversi rami dell'esercizio;

g) Trasmette, o direttamente o per mezzo dei Capi-servizio, alla Ragioneria centrale le richieste di pagamento, corredate dai documenti che occorrono all'emissione dei mandati;

h) Approva i collaudi di lavori e di provviste di un valore non maggiore di lire 200,000, e ne riferisce al Consiglio d'amministrazione;

i) Raccoglie i conti consuntivi annuali dei rami di servizio da esso dipendenti, ed a mezzo della Ragioneria centrale, compila i conti definitivi, che rassegna al Consiglio per gli effetti dell'alinea *n*) dell'articolo 3 del presente Regolamento;

k) Esercita sul personale stabile, provvisorio ed avventizio da lui dipendente le attribuzioni e l'autorità che furono conferite alla Direzione generale dell'esercizio dal Regolamento sul personale del 1° maggio 1871, in quanto non sia disposto diversamente dalla legge 8 luglio 1878 e dal presente Regolamento;

l) Provvede alla esatta osservanza, da parte del personale che è sotto ai suoi ordini, di tutte le disposizioni in vigore circa la polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie, tanto delle disposizioni proprie dell'Amministrazione della rete dell'Alta Italia, quanto di quelle contenute nel Regolamento generale del 31 ottobre 1873;

m) Propone al Consiglio d'amministrazione le modificazioni di tariffe tendenti a conseguire l'incremento del traffico o dei prodotti: le tariffe locali e di ritorno, e le corse di piacere a prezzi ridotti;

n) Propone al Consiglio medesimo gli orarii dei treni di ogni specie e la loro classificazione; le modificazioni richieste dall'interesse delle popolazioni per variazioni avvenute nella rete dell'Alta Italia o in quelle contigue, o per incremento progressivo del traffico;

o) Fa studiare i progetti di provviste straordinarie di materiale fisso e mobile, di lavori straordinarii di ampliamento, di miglioramento delle linee e dei loro fabbricati, e li sottopone, col proprio parere, all'esame del Consiglio d'amministrazione;

p) In casi imprevisti e di assoluta urgenza, ordina ed approva, sotto la sua responsabilità, le spese necessarie a mantenere la sicurezza e regolarità del servizio, rendendone poi conto nella prima adunanza al Consiglio d'amministrazione per regolarizzarle;

q) Da ultimo studia e fa, se occorre, dentro i limiti dei fondi stanziati in bilancio a questo fine, sperimentare tutte le innovazioni nel servizio, sia nei sistemi di trazione, di armamento delle linee e di meccanismi delle officine, sia nella qualità delle materie di consumo e simili, sia in ogni altro ramo dell'esercizio, onde possano migliorare le condizioni tecniche ed economiche di questo; e fa al Consiglio di amministrazione le proposte che gli risultano più atte a raggiungere cotale scopo, accompagnate dai calcoli delle relative spese.

Art. 14. Il Direttore dell'esercizio, giusta l'articolo 11 della legge, riceve e promuove la notificazione delle citazioni in giudizio, e gli altri atti relativi all'esercizio; provvede alle procure per la comparsa dell'Amministraziane in giudizio, e sceglie in un ruolo, approvato dal Consiglio, i procuratori e gli avvocati incaricati di difendere l'Amministrazione innanzi ai Tribunali.

Nelle cause arbitrali, compromesse per autorizzazione del Consiglio, propone al medesimo i nomi degli arbitri da designarsi dall'Amministrazione.

Art. 15 — Il Direttore dell'esercizio rimane delegato a transigere definitivamente le questioni di danno arrecato alle persone, alle proprietà ed alle merci, quando la transazione non importi per l'azienda ferroviaria un onere superiore a L. 2,000. Ogni mese sarà presentato al Consiglio d'amministrazione l'elenco di queste transazioni.

Il Direttore può delegare ai Capi-servizio ed ai Capi-divisione del traffico la stessa facoltà nel limite di L. 500.

Nelle cause di maggior entità, il Direttore può trattare, se ne è il caso, colla parte avversa le condizioni di un componimento amichevole; ma questo non diventerà definitivo se non dopo, che sarà stato approvato dal Consiglio d'amministrazione.

Art. 16 — Il Direttore dell'esercizio, mediante ordini di servizio, pubblica quelle deliberazioni del Consiglio di amministrazione relative all'esercizio, le quali devono essere portate a conoscenza del personale che vi è addetto, e le disposizioni d'indole generale che egli può emettere di sua autorità, informandone immediatamente il Consiglio d'amministrazione.

Spetta pure al Direttore di fare al pubblico tutte le notificazioni relative all'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia ed ai servizii cumulativi con altre reti.

Art. 17. A causa delle sue attribuzioni, il Direttore dell'esercizio corrisponde con tutte le Amministrazioni pubbliche, colle Amministrazioni ferroviarie, postali e telegrafiche italiane ed estere, cogli Istituti privati e pubblici, e con chiunque abbia a trattare affari o questioni concernenti l'esercizio ferroviario.

Deve informare direttamente il Ministero dei lavori pubblici, dandone contemporaneamente notizia al Consiglio d'amministrazione, di qualunque fatto concerna la sicurezza o la regolarità dell'esercizio, e comunicargli tutti gli ordini di servizio nell'atto stesso che sono pubblicati, non che le notificazioni ed avvisi al pubblico da lui emessi.

Deve finalmente fornire al Ministero dei lavori pubblici tutte le informazioni e notizie statistiche, che gli siano richieste intorno all'esercizio ed alle costruzioni pagate sul bilancio del Ministero stesso, dando notizia di queste informazioni al Consiglio d'amministrazione.

Art 18. Oltre ai rapporti ordinarii che il Direttore dell'esercizio ha col Consiglio d'amministrazione, egli deve informarlo di qualunque fatto e argomento grave o straordinario, che riguardi l'andamento dell'Amministrazione e del servizio.

Art. 19. Il Direttore dell'esercizio è coadiuvato da un Vicedirettore, nominato con Decreto Reale, e lo sostituisce in caso di assenza o di impedimento.

CAPO TERZO.

Del Ragioniere centrale.

Art. 20. Il Ragioniere centrale dipende direttamente dal Direttore dell'esercizio, ed ha sotto i suoi ordini il personale addetto alla Ragioneria.

Art. 21. Spetta al Ragioniere centrale di verificare, riassumere e tenere in evidenza i resultati dei conti, degli introiti e dei pagamenti riguardanti così l'esercizio come lo stato patrimoniale delle ferrovie in discorso, avuto riguardo alle leggi ed ai regolamenti da cui è retta l'amministrazione di queste, ed ai limiti del bilancio annuale.

A questo scopo gli vengono comunicati dal Consiglio di amministrazione e dal Direttore dell'esercizio, non che direttamente dai Capi-servizio, tutti gli atti e provvedimenti da cui derivano nuove entrate o spese per l'azienda ferroviaria, o variazioni di quelle già accese.

Art. 22. Il Ragioniere centrale corrisponde direttamente con tutti gli Ufficii dell'Amministrazione e coi terzi per tutto ciò che riguarda la contabilità.

Le istruzioni attinenti alle operazioni contabili o d'indole più generale, determinate dal Direttore dell'esercizio o deliberate dal Consiglio d'amministrazione, che devono essere recate a notizia del personale addetto all'esercizio, vengono a questo comunicate per via di circolari, firmate dal Ragioniere centrale, e vidimate dal Direttore dell'esercizio.

Art. 23. Il Ragioniere centrale, come delegato speciale del Consiglio, procede a verifiche periodiche ed a visite straordinarie della Cassa centrale, e ne sorveglia le operazioni. Del risultato di queste verifiche, visite e sorveglianza ri-

ferisce direttamente al Consiglio medesimo con apposita relazione, di cui trasmette copia alla Direzione ed all'Ufficio di riscontro.

Verifica inoltre i fondi di scorta dei diversi servizii e fa verificare le gestioni dei prodotti dei viaggiatori e delle merci nelle Stazioni, le contabilità dei magazzini, e, se è d'uopo, le rimanenze degli inventari coll'assenso del Direttore.

Del risultato delle verifiche delle gestioni e dei magazzini dovrà farsi dal Ragioniere centrale, relazione al Direttore dell'esercizio, che ne renderà informato il Consiglio nella più prossima seduta, trasmettendone copia all'Ufficio di riscontro.

Art. 24. La Ragioneria centrale provvede alla stampa, distribuzione e controllo dei biglietti da vendersi nelle Stazioni; verifica tutte le tassazioni, e ne determina i prodotti reali, e il riparto per linee o gruppi di linee; determina le tangenti d'imposte dovute all'Erario, e pei titoli da cui derivano, le tangenti di debito o credito delle Amministrazioni ferroviarie nazionali e straniere con cui si è in corrispondenza, e ne tiene i conti correnti relativi; controlla l'emissione e l'uso dei biglietti di circolazione gratuita o a prezzo ridotto ed i trasporti per conto dell'Amministrazione; provvede alla compilazione di tutti i conti riassuntivi, non che alla statistica speciale dei prodotti e delle spese; tiene in evidenza la contabilità dei prodotti detti *fuori traffico*, e dei proventi che si hanno dal servizio telegrafico dei privati.

Art. 25. La Ragioneria centrale rivede tutti i documenti relativi all'incasso dei prodotti ed al pagamento delle spese, sì in conto esercizio che in conto capitale; e riconosciutane la regolarità in rapporto anche agli stanziamenti del bilancio, fa luogo alla spedizione dei mandati, che, muniti del visto del Ragioniere centrale, sono sottoposti, corredati de' documenti giustificativi, all'approvazione del Consiglio d'amministrazione ed al riscontro dell'Ufficio della Corte dei conti; tiene la contabilità delle imposte a carico dell'Amministrazione, e provvede al pagamento delle stesse ed ai reclami; tiene in evidenza la situazione dei depositi delle cauzioni custoditi nella Cassa centrale; provvede alla tenuta dei conti correnti individuali per la massa-vestiario e per le ritenute dipendenti da sequestri, pignoramenti e cessioni di stipendii; tiene in evidenza la contabilità speciale dell'istituto della Cassa-pensioni.

Art. 26. Il pagamento degli stipendi e di tutte le altre competenze accessorie o indennità al personale dovute ad epoche fisse, è fatto direttamente sopra appositi ordini (fogli di paga) compilati dai Servizi cui spetta, accompagnati da documenti giustificativi, e riscuotibili mediante firma del Ragioniere centrale.

Questi ordini sono poi regolarizzati, al più tardi il mese dopo il pagamento, per mezzo di mandati riassuntivi e per cura della Ragioneria centrale sottoposti all'approvazione del Consiglio d'amministrazione ed al visto dell'Ufficio di riscontro della Corte dei conti.

Ai mandati riassuntivi saranno uniti i fogli di paga quitanzati, e i fogli di presenza del personale provvisorio ed avventizio a tempo determinato; pel personale avventizio a tempo indeterminato, si allegherà ancora una dichiarazione del Capo delle officine, la quale provi che le giornate di lavoro descritte nei fogli di paga corrispondono esattamente al registro di mano di opera.

Quante volte dall'esame dei mandati riassuntivi, eseguito dall'Ufficio di riscontro, risulti essere stato fatto un indebito pagamento, il Ragioniere centrale curerà di ricuperare la somma dal debitore.

Art. 27. Le sovvenzioni alle Stazioni per pagamento di assegni hanno luogo, dietro ordine del Ragioniere centrale, sopra richieste telegrafiche da quelle indirizzate al Cassiere centrale.

Spedite le sovvenzioni, il Cassiere rimette giornalmente le richieste alla Ragioneria centrale, che regolarizzerà gli esiti della Cassa, emettendo corrispondenti mandati di pagamento.

Art. 28. Ove il Ragioniere centrale non creda di dovere uniformarsi ai rilievi dell'Ufficio di riscontro, ne riferisce per mezzo del Direttore, al Consiglio di amministrazione per gli ulteriori provvedimenti.

Riferisce direttamente al Consiglio, quando non creda di far luogo alla emissione di un mandato, sopra richiesta del Direttore.

Art. 29. Tutte le scritture della Ragioneria sono tenute a partita doppia.

Il giornale è compilato periodicamente in modo da comprendere e riassumere le operazioni di ciascun mese.

Art. 30. Il Ragioniere centrale prepara e sottopone al Direttore dell'esercizio, per gli effetti degli alinea *a* ed *i*, dell'articolo 13 del presente Regolamento, il bilancio generale di previsione, e compila la situazione finanziaria e i conti mensili dei pagamenti fatti dal Cassiere, da presentarsi all'Ufficio di riscontro per averne la corrispondente dichiarazione di regolarità; non che tutti gli altri rendiconti periodici necessarii, e segnatamente il conto consuntivo richiesto dall'articolo 8 della legge.

Art. 31. Il Ragioniere centrale verifica e dichiara conformi alla scrittura della Ragioneria i conti giudiziali del Cassiere centrale, e della gestione dei Magazzini per la voluta trasmissione alla Corte dei conti.

Egli è personalmente responsabile della verità e della esattezza delle scritture contabili, e giudicabile dalla Corte dei conti nei modi determinati dal capitolo V della legge 14 agosto 1862, n° 800; e sarà passibile di condanna, se contravverrà per colpa o negligenza agli obblighi che gli sono imposti dal presente Regolamento.

Art. 32. Tutta la corrispondenza della Ragioneria centrale è tenuta e firmata dal Ragioniere centrale.

Art. 33. Sarà cura del Ragioniere centrale di studiare e riferire al Direttore dell'esercizio, per le sue proposte al Consiglio di amministrazione, tutti i miglioramenti e le economie che possono farsi nel servizio di Ragioneria dell'azienda, e d'informarlo di ogni fatto importante all'andamento generale e contabile dell'amministrazione.

Art. 34. In caso di impedimento o di assenza del Ragioniere centrale egli è sostituito da un impiegato superiore designato per decreto ministeriale.

CAPO QUARTO.

Del Cassiere centrale.

Art. 35. Il Cassiere centrale dipende direttamente dal Consiglio d'amministrazione, per tutto quanto ha rapporto alla gestione che gli è affidata.

Per la parte disciplinare, come per gli aumenti di stipendio, le promozioni, assunzione di nuovi agenti, ecc., il personale dell'Ufficio di Cassa dipende dal Direttore dell'esercizio.

Il Cassiere centrale deve prestare cauzione nella somma e nei modi determinati dal Ministro dei lavori pubblici e da quello del Tesoro, sentito il Consiglio di amministrazione. Qualora la cauzione consista in rendita pubblica o in denaro, dovrà farsene il deposito nella Cassa dei depositi e prestiti, giusta la legge 17 maggio 1863, n. 1270.

Ha sotto i suoi ordini il personale addetto al servizio di Cassa, e fa al Direttore dell'esercizio tutte le proposte relative al personale medesimo.

Art. 36. In caso di assenza o di impedimento, è sostituito nelle sue attribuzioni da un impiegato da lui designato al Consiglio di amministrazione, d'accordo col Direttore dell'esercizio, sentito il Ragioniere centrale, restando però egli personalmente responsabile verso l'Amministrazione.

Art. 37. Un impiegato della Ragioneria centrale controlla tutte le operazioni di Cassa, e ne prende nota in appositi registri.

La corrispondenza ha luogo, di regola, col Ragioniere centrale, cui particolarmente spetta d'invigilare sul Cassiere centrale.

Tutti gli atti e documenti spettanti alla Cassa portano la firma del Cassiere centrale e dell'impiegato incaricato del controllo.

Art. 38. Il Cassiere centrale ha in consegna:

La Cassa ordinaria per le operazioni giornaliere;

La Cassa di riserva per la custodia dei fondi eccedenti i bisogni correnti;

La Cassa dei depositi delle cauzioni;

La Cassa dei valori che costituiscono il fondo patrimoniale dell'istituto della Cassa-pensioni;

E qualunque altro valore o deposito piacesse al Consiglio affidargli.

Art. 39. Alla fine di ogni giorno, eseguita la verifica di cassa coll'intervento del controllore, il fondo che supera la somma strettamente necessaria al servizio della giornata successiva, e possibilmente inferiore al valore della cauzione prestata dal Cassiere, deve passare dalla Cassa ordinaria alla Cassa di riserva.

La Cassa ordinaria avrà due chiavi diverse, di cui una è costantemente in mano al Cassiere, l'altra in potere, durante il giorno, dell'impiegato di Ragioneria, addetto al controllo della Cassa, il quale ogni sera la deposita presso il Ragioniere centrale per riprenderla il mattino seguente.

Le altre tre Casse, quella di riserva, quella dei depositi e quella dei valori patrimoniali della Cassa-pensioni, avranno tre chiavi, di cui una in mano al Cassiere, un'altra in mano dell'impiegato di Ragioneria addetto al controllo, e la terza presso un membro del Consiglio d'amministrazione.

Art. 40. Il Cassiere centrale provvede:

a) Alla verificazione dei gruppi giornalieri provenienti dalle Stazioni, ed alla emissione dei rilievi a pareggiarsi dagli agenti responsabili;

b) Agli introiti ed ai pagamenti portati da mandati e fogli di paga, da ordini di anticipazioni di fondi per casi d'urgenza, firmati dal Ragioniere centrale, e da autorizzazioni speciali di riscossione di somme, o ricevimento di depositi;

c) Alla tenuta di registri distinti per la contabilità propria dell'Amministrazione, della Cassa dei depositi, e della Cassa pensioni. In tali registri debbonsi descrivere tutte le operazioni di entrata ed uscita di ogni giornata, nonchè il carico e lo scarico delle singole specie di valute giornalmente entrate ed uscite, di pertinenza dell'Amministrazione;

d) A tenere in evidenza le scadenze dei pagamenti e degli incassi;

e) Alla tenuta, verifica e regolarizzazione dei conti correnti dei pagatori.

Art. 41. Il Cassiere trasmette, in fine di ogni giornata, alla Ragioneria centrale tutti i documenti giustificativi della situazione di cassa.

Chiusa la contabilità annuale, il cassiere centrale presenta il suo conto giudiziale, che, parificato dal Ragioniere centrale, verrà trasmesso, coi documenti giustificativi, alla Corte dei conti.

Il Cassiere centrale è soggetto a tutti gli obblighi e responsabilità dei tesorieri dello Stato.

CAPO QUINTO.

Dell'Ufficio di riscontro della Corte dei conti.

Art. 42. Tutti i contratti, da cui derivi entrata o spesa per l'Amministrazione delle ferrovie esercitate per conto dello Stato, debbono, dopo ottenuta l'approvazione del Consiglio d'amministrazione, essere trasmessi all'Ufficio di riscontro, il quale, sui documenti giustificativi annessi, riconosciuto che sono regolari, e che nella loro stipulazione non fu violata alcuna disposizione di legge o di regolamento concernente la predetta Amministrazione, appone il suo visto alle deliberazioni, colle quali il Consiglio gli ebbe approvati.

Art. 43. I contratti in generale sono esecutorii soltanto dopo che le deliberazioni, con cui il Consiglio d'amministrazione li ha approvati, hanno riportato il visto dell'Ufficio di riscontro.

Nei casi di assoluta urgenza, anche prima della loro approvazione, i Capi-servizio potranno ordinare l'incominciamento dei lavori e la consegna delle provviste, informandone immediatamente, in via gerarchica, il Consiglio d'amministrazione. In tal caso, si terrà conto di tutto ciò che venisse predisposto o somministrato per il reintegramento delle spese, quando il contratto non sia approvato.

Art. 44. Le deliberazioni, colle quali i contratti sono approvati dal Consiglio, debbono portare sempre la indicazione dei capitoli d'entrata o di spesa, ai quali sono da imputare.

Art 45. I decreti di approvazione dei contratti, che ai termini dell'ultimo alinea dell'art. 10 della legge sono direttamente emessi dal Ministero dei lavori pubblici, sono presentati alla Corte dei conti pel visto e la registrazione.

Art. 46. Le deliberazioni del Consiglio d'amministrazione e gli atti del Direttore dell'esercizio, i quali contengano nomine di impiegati o agenti stabili o provvisorii, promozioni, aspettative, disponibilità, quiescenze, o sospensioni, o retrocessioni di classe con riduzione di stipendio, degradazioni o licenziamenti, saranno, prima della loro esecuzione, trasmessi all'Ufficio di riscontro per ottenerne il *visto* e la registrazione.

L'Ufficio di riscontro verifica se le nomine o promozioni siano fatte in conformità e dentro i limiti delle piante *morali* o organiche del personale, e se in generale l'atto sia conforme alle leggi ed ai regolamenti in vigore nell'Amministrazione delle ferrovie esercitate dallo Stato.

Esso ha a sua disposizione i fogli matricolari del personale stabile.

Art 47. Le nomine e le promozioni degli impiegati, che ai termini dell'art. 9 della legge debbono essere fatte con decreti Reali o ministeriali, saranno trasmesse, per averne il *visto*, alla Corte dei conti.

Art. 48. Il riscontro che l'Ufficio esercita sugli introiti, consiste nell'assicurarsi che il controllo amministrativo sui prodotti del traffico abbia regolarmente avuto luogo, a forma dei regolamenti speciali.

A tale effetto, ai mandati giornalieri d'introito, che sono spediti dal Consiglio d'amministrazione per addebitarne il Cassiere centrale, debbono essere uniti i riepiloghi dei versamenti eseguiti dalle Stazioni.

Sarà pure comunicata all'Ufficio di riscontro, con la relativa contabilità d'ordine, la situazione mensile risultante dal controllo dei prodotti, dopo eseguite le verifiche in base ai documenti giustificativi, che trasmettono giornalmente le Stazioni coi versamenti.

Art. 49. Quanto alle entrate patrimoniali e diverse, l'Ufficio di riscontro si assicura della regolarità dei mandati sottoposti al suo visto, verificando l'esattezza degli introiti che provengono da contratti; e quanto agli altri prodotti, se la quantità ne è giustificata dai documenti che devono corredarne i mandati.

Art. 50. All'Ufficio di riscontro devono essere trasmessi, per averne il visto, tutti i mandati di pagamento, annettendovi i titoli e documenti giustificativi delle spese.

Trattandosi di pagamenti di provviste o di materiale mobile, devesi, col conto del fornitore, esibire, a corredo del mandato di saldo, una scritturazione nell'inventario e una ricevuta del Capo del magazzino dove furono introdotte le materie acquistate.

Nel mandato è da indicare il capitolo del bilancio, al quale deve imputarsi la spesa.

L'Ufficio di riscontro, verificata la regolarità della spesa e dei documenti giustificativi, e riconosciuta esatta la imputazione al bilancio, registra e vista il mandato, e lo trasmette per l'ulteriore corso alla Ragioneria centrale.

Art. 51. Il Cassiere, sotto la propria responsabilità, e salvo che nei casi indicati dagli articoli 27 e 40, non può far uscire danaro dalla Cassa senza regolare mandato di pagamento, spedito dal Consiglio d'amministrazione e vistato dall'Ufficio di riscontro.

Art. 52. L'Ufficio di riscontro esamina e verifica anche i mandati d'ordine spediti da tutti i Servizii, che sono autorizzati dai regolamenti a tenere contabilità di spese, e vista gli analoghi mandati riassuntivi mensili che gli devono essere trasmessi.

Art. 53. Qualora l'Ufficio di riscontro creda di non potere apporre il suo visto ad un mandato, o ad un atto qualunque del Consiglio di amministrazione, comunica a questo le sue osservazioni.

Se il Consiglio persiste nella presa determinazione, ne farà rapporto al Ministro dei lavori pubblici, il quale, ove stimi di secondare le proposte del Consiglio, si rivolgerà alla Corte dei conti perchè ordini all'Ufficio di riscontro la registrazione rifiutata.

Laddove la Corte non trovi ragione di dare un tale ordine e il Ministro persista nel suo intendimento, si pro-

cederà in tutto conformemente al disposto dell'art. 14 della legge 14 agosto 1862 e dell'articolo 50 della legge 22 aprile 1869.

Art. 54. Il Capo dell'Ufficio di riscontro può corrispondere direttamente con tutti gli Ufficii dell'Amministrazione.

CAPO SESTO.

Disposizioni generali.

Art. 55. Tutti i funzionarii, impiegati ed agenti addetti all'esercizio ed all'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia sono responsabilili del proprio operato, nei limiti dei propri doveri ed attribuzioni, quali trovansi definiti dalla citata legge 8 luglio 1878, dal presente Regolamento e dai regolamenti di servizio interno.

Art. 56. Rimangono in vigore i regolamenti e le istruzioni che presentemente regolano tutti i diversi rami del servizio ferroviario, in quanto non contrastano al disposto della suddetta legge e del presente Regolamento, e finchè non siano modificate da altre disposizioni regolamentari approvate con decreto ministeriale.

Art. 57. Nelle Ferrovie dell'Alta Italia, esercitate provvisoriamente dallo Stato, rimangono in vigore le disposizioni del Regolamento per la polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle Strade ferrate, approvato con Decreto Reale 31 ottobre 1873, numero 1687, in quanto siano applicabili a quell'esercizio.

Le funzioni del Commissariato sono determinate dal Regolamento approvato con decreto ministeriale dell'11 novembre 1881.

Art. 58. Per gli effetti dell'art. 9 della legge e degli articoli 3 e 4 del presente regolamento, sono considerati come Capi-Servizio i funzionarii indicati nell'unita tabella (allegato *A*), o quelli che in seguito a riforme d'organici venissero, con altra denominazione, ad esercitare funzioni equivalenti.

Art. 59. Contro le decisioni del Consiglio d'amministrazione si potrà ricorrere al Ministro dei lavori pubblici, se per esse fu violata qualsiasi disposizione di legge o di regolamento, che reggono l'Amministrazione delle ferrovie esercitate direttamente dallo Stato.

Gli impiegati, che si credessero lesi da una disposizione del Direttore dell'esercizio, potranno ricorrere al Consiglio d'amministrazione.

I ricorsi dovranno essere trasmessi in via gerarchica, escluso assolutamente ogni altro mezzo.

Visto d'ordine di S. M.,
Il Ministro Segretario di Stato pei lavori pubblici
A. BACCARINI.

ALLEGATO **A**.

Elenco degli impiegati *delle Ferrovie dell'Alta Italia cui viene attribuita la qualità di Capo-Servizio per gli effetti dell'articolo* 9 *della legge* 8 *luglio* 1878, *n.* 4438.

1. Consulente legale
2. Capo dell'Economato.
3. Capo dell'Agenzia del movimento.
4. Capo della Divisione dei trasporti, delle tariffe e dei litigi.
5. Capo della Divisione dei telegrafi.
6. Sostituito del Ragioniere centrale.
7. Capo del controllo dei prodotti.
8. Capo del controllo delle spese.
9. Capo del controllo dei lavori.
10. Ingegnere in capo della manutenzione e dei lavori.
11. Ingegneri-capi di Divisione della manutenzione e dei lavori.
12. Capi di Divisione del traffico.
13. Ingegnere in capo della trazione e del materiale.
14. Ingegnere-capo della trazione.
15. Ingegnere-capo del materiale.
16. Ingegneri-capi di Divisione della trazione e del materiale.
17. Ingegnere-capo degli Ufficii centrali della manutenzione e dei lavori.
18. Segretario-capo del Consiglio d'amministrazione.
19. Segretario della Direzione dell'esercizio.

FERROVIA TORINO-CIRIÈ-LANZO

Il 17 aprile p. p. si tenne in Torino l'annuale assemblea generale degli azionisti della Società Canavese.

Apertasi la seduta dal comm. avv. Paolo **Massa**, presidente del Consiglio d'amministrazione, il segretario **comm.** Arcozzi-Masino diede lettura di una interessante Relazione, che crediamo opportuno di riassumere, trattandosi di una ferrovia economica degna di speciale considerazione.

La Relazione, constata il crescente e continuo sviluppo della ferrovia dovuto ai migliori ordinamenti ferroviarii, più consoni all'indole della piccola linea di cui si tratta, e più soddisfacenti ai crescenti bisogni del commercio e delle industrie, ch'essa è chiamata a servire.

L'istituzione dei treni-merci, l'aumentata velocità dei convogli, il servizio cumulativo coll'Alta Italia, la creazione delle carte di trasporto, e la osservanza, nei limiti del possibile, degli orarii, hanno senza dubbio soddisfatte molte esigenze, facilitando gli scambi fra il centro ed i paesi della detta contrada.

E se da una parte i prodotti dell'Esercizio sono in continuo aumento, le condizioni patrimoniali vanno esse pure migliorando; poichè ogni eccedenza dei prodotti sulle spese di Esercizio venne costantemente e con paterna cura destinata a diminuire il debito e ad estinguere ogni altra passività.

L'*Introito dell'Esercizio* 1881, netto da tasse erariali e dal bollo, superò le previsioni, e raggiunse la cifra di L. 504,666.51, con aumento sull'introito dell'Esercizio 1880 di L. 21,777.84. Esso si compone come segue:

	1881	1880
Viaggiatori	L. 361,487.81	L. 355,802.03
Merci a g. v.	» 19,411.81	» 20,195.07
Id. a p. v.	» 97,077.32	» 91,027.98
Introiti diversi	» 26,689.37	» 15,863.50
Totale	L. 504,666.51	L. 482,888 67

Gl'introiti fuori Esercizio sommarono a L. 17,644.85, con una eccedenza sui corrispondenti introiti del 1880 di L. 1,519.69.

La *liquidazione dell'Esercizio* 1881, tenuto pure calcolo della sovvenzione chilometrica governativa in L. 10,920, porta quindi un introito totale di L. 533,231.36, con una differenza in più su quello del 1880 di L. 23,297.53.

Il *rendimento chilometrico*, rispetto all'introito netto dell'Esercizio 1881, risulta di L. 15,770.82, con un aumento sul corrispondente del 1880 di L. 680.55; e quello rispetto all'introito totale, è di L. 16,663.48, con una eccedenza su quello del 1880 di L. 733.48. Il provento d'esercizio per ogni treno effettuato fu di L. 85.52, e quello per ogni chilometro percorso dai treni (treno-chilometro) di L. 2.94.

Le *Spese dell'Esercizio* 1881 sommarono a L. 269,530.44, con un lieve aumento di L. 2,780.44 su quanto erasi preventivato; e dicesi lieve, considerando che ad ogni maggior prodotto deve necessariamente tener dietro un aumento di spesa, nonchè per le straordinarie opere che le esigenze del servizio hanno reclamate.

Rispetto all'introito puro d'Esercizio, le spese per l'anno 1881 rappresentano il 53 40 0[0; e rispetto all'introito totale, il 50.80 0[0. La spesa per ogni treno effettuato risulta di L. 45.84, e quello per ogni treno-chilometro di L. 1.57.

Questi rapporti e queste cifre, che non si riscontrano certamente in nessun'altra linea ferroviaria indipendente, indicano con quanta economia ed oculatezza il Consiglio provveda all'andamento dell'azienda sociale. Però le condizioni della linea, specie per l'antico tronco, le esigenze del crescente traffico, lo stato e la scarsità del materiale mobile imporranno fra non molto dei provvedimenti per porre questa ferrovia in grado di soddisfare più completamente a tutte le esigenze dell'aumentato movimento.

La Relazione tratta poi dettagliaiamente dei varii servizi ferroviarii, cioè del traffico e movimento, della trazione e materiale, della manutenzione e sorveglianza, passando in rassegna i lavori eseguiti ed i miglioramenti ottenuti in ciascuno di essi.

Quanto al *Movimento*, il numero totale dei viaggiatori fu nel 1881 di 579,803, con aumento di 15,480 sul 1880, e così divisi per classe:

1ª classe n. 9,876 — 2ª classe n. 92,771 — 3ª classe n. 477,156.

Il numero delle tonnellate trasportate nel 1881 fu per le merci a g. v. di 2,439, con una differenza in meno sul 1880 di tonn. 30; e quello delle merci a p. v. di tonn. 71,058, con una eccedenza sul 1880 di tonn. 5,489

Il trasporto del bestiame grosso si mantenne presso a poco costante, poichè nel 1881 si trasportarono vagoni-bestiame n 262, mentre nel 1880 se ne trasportarono vagoni n. 267.

Per ultimo, la Relazione, accennando ad una questione interessante per la Società, quella relativa alle ferrovie e tramvie della Valle dell'Orco, dichiara di mantenere intatti i diritti di preferenza che furono accordati alla Società stessa colla legge di concessione; ed a questo proposito furono gia iniziate pratiche, nell'intendimento di giovare al benessere morale e materiale della Società. Conchiude manifestando la speranza di raggiungerlo, coadiuvata dalla intelligente operosità del suo Direttore ing. Orlando Bignami, al quale vengono tributati i più sinceri elogi.

Letta poi la Relazione dei revisori, vennero approvati il bilancio consuntivo 1881 e quello preventivo 1882; e si passa infine alla nomina di sei consiglieri e di tre revisori dei conti.

Vennero confermati a consiglieri i signori:

Massa comm. avv. Paolo — Arcozzi-Masino comm. Luigi — Tensi comm. Francesco; e nominati i signori: Borella ing. Candido — Re avv. Gaetano — Palberti avv. Romualdo.

A revisori vennero confermati i signori: Martinetti Andrea — Sorrentino Paolo — Gobbi Carlo.

LE STRADE FERRATE INGLESI

Dal rapporto del *Board of Trade*, pubblicato recentemente a Londra sul movimento delle strade ferrate inglesi durante l'anno 1880, togliamo i seguenti particolari, che possono servire di elementi di confronto a coloro che si occupano in questo momento della questione delle ferrovie e del loro riscatto da parte dello Stato.

Il capitale impiegato in Inghilterra in imprese ferroviarie si elevava alla fine del 1880 a sterline 802,014,604, ossia a franchi 20,050,350,100. In questa somma, 728,316.631 sterline erano state versate, parte dagli azionisti per 546,349,217 sterline, e parte dai possessori di Obbligazioni per 181,758,631 sterline.

La lunghezza totale delle linee in esercizio era al 31 dicembre del 1880 di chilometri 28,692. Il numero dei viaggiatori che percorse quelle linee fu di 603,885.025, di cui 38,767.926 viaggiatori in prima classe, 65,034.870 in seconda, e 500,082,227 in terza. In queste cifre non sono compresi 502,174 portatori di permessi di circolazione o di biglietti di abbonamento.

Quanto alle merci, le cifre segnate nel rapporto che stiamo riassumendo sono: tonnellate 165,670,034 di minerali, e 69,635,325 tonnellate di altri articoli; e così in tutto 236,365.359 tonnellate di merci.

Gl'incassi effettuati nello stesso periodo dal movimento dei viaggiatori ascesero a sterline 27,200,464, ossia a franchi 680,011.600; la qual somma si decompone come segue: 3,944.53 sterline per viaggiatori di prima classe, 3,530.391 per viaggiatori di seconda, e 14,830.961 per viaggiatori di terza.

I biglietti di abbonamento produssero 1,456.274 sterline, ed i bagagli a gran velocità circa tre milioni. Oltre questo, i trasporti di mercanzie dettero un prodotto di 42,761.303 sterline; altre 2,524,858 sterline furono incassate per altri proventi; e così in tutto, durante il 1880, le ferrovie inglesi produssero 65,491.625 sterline, che equivalgono a franchi 1,639,290.625.

Le spese di esercizio raggiunsero la cifra di sterline 33,601,125, comprese in questa somma 749,719 pagate al Governo, e sterline 234,100 pagate per indennità di accidenti e avarie. Le rendite nette furono quindi di sterline 31,890,501, e la proporzione fra le spese e gli incassi del 50 per cento.

Questo immenso movimento fu operato con un materiale che comprende 13,384 locomotive, 29,565 vagoni per viaggiatori, e 379,944 vagoni per mercanzie.

Per completare questi cenni statistici, aggiungeremo infine che il numero dei chilometri percorsi dai viaggiatori sulle linee inglesi fu nel 1880 di 195,077,212, e quello percorso dai convogli di mercanzie di 184,652.872, e così in tutto 376,730,084 chilometri.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Alla fine di marzo ed in aprile p. p. si tennero in Firenze, da apposita Commissione, composta dei signori Bussi, Fusarini, Riva, Agazzi ed Orefice, delle riunioni per stabilire i preliminari accordi per le conferenze, che avranno luogo prossimamente a Berna, allo scopo di discutere il progetto proposto dal Dipartimento federale Svizzero delle Poste per ottenere la uniformità nelle dimensioni della via e del materiale mobile sulle ferrovie dell'Europa centrale.

Sappiamo che il Governo Austro-Ungarico ha fatto adesione al progetto preparato nelle conferenze che ebbero luogo nel settembre scorso a Berna onde stabilire le basi di una Convenzione internazionale pei trasporti delle merci in ferrovia.

Giovedì scorso ebbero termine le operazioni della Commissione esaminatrice degli ingegneri concorrenti a posti tecnici nell'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia.

La Commissione ha esaminato 58 candidati, dei quali 53 ebbero a subire felicemente la prova, e gli altri furono rimandati.

Ecco la nota dei concorrenti che superarono l'esame per ordine di graduatoria dei punti di merito;

Cuttica — Biglia — Martorelli — Cucco — Canavesio — Modigliani — Nadalini — Martelli — Pirola — Gozzi — Novarese — Dolazza — Alemanni — Marchesi — Billia — Haiech — Berrini — Ardenghi — Zanotta — Germano — Levi Gino — Colonetti — Ferrario — Levi Ernesto — Ferrara Bardile — Levi Minzi — Villanis — Grassi — Borzone — Boschetti — Viterbi — Colombi — Miracca — Parmeggiani — Berinzaghi — Calcagno — Capponago — Cucchi — Coghi — Turolla — Provera — Suppini — Scaccheri — Signorelli — Chiavassa — Sardi - Zappieri — Merlo — Fusi — Crosta — Sandrini — Bozzetti — Raffaelli.

><

Dalla distinta, gentilmente trasmessaci, sugli attentati commessi contro la sicurezza dell'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia durante il 1° trimestre 1882, risulta ch'essi sommarono a 7 nel mese di gennaio, a 5 nel febbraio, ed a 10 in marzo. Consistettero per la massima parte in sassi lanciati contro treni in marcia, od in ostacoli varii posti sulle rotaie, senza conseguenze.

Però vi fu anche uno scoppio di petardi e di alcune capsule da caccia sul binario, l'8 gennaio, presso Annone; ed un proiettile d'arma da fuoco penetrato nell'Ufficio del Capo Stazione, il 19 marzo, a Sampierdarena, lasciando fortunatamente incolume quell'impiegato seduto al proprio tavolo.

Un macchinista rimase ferito da un sasso l'8 marzo presso Dogna.

A questi atti vandalici, che si ripetono di continuo, non occorrono commenti.

><

Il giorno 6 del corrente mese andranno in vigore le modificazioni d'orario sulla linea da Pescara ad Otranto; e per tale circostanza l'Amministrazione delle Strade ferrate Meridionali ha provveduto alla pubblicazione di una nuova edizione dell'orario generale.

><

Il 1° del corrente mese venne aperta all'esercizio la linea ferroviaria Codola-Nocera. Il servizio è per ora limitato ai viaggiatori ed alle merci a grande velocità per spedizioni non eccedenti i 50 chilogrammi cadauna. L'esercizio venne assunto dalle Strade ferrate Romane (V. *Not. Ferr. Ital.*).

><

È stato presentato, all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici, dall'Ufficio tecnico governativo della ferrovia Avezzano-Roccasecca, il progetto di appalto per la fornitura del legname occorrente all'armamento del binario di corsa e degli scambi ed incrociamenti nelle Stazioni pel tronco Roccasecca-Arce della predetta ferrovia.

L'importo preventivato ammonta a L. 40,000.

><

Ci scrivono da Catania che colà si lavora attivamente da appositi delegati della Provincia e dei Comuni interessati nella costruzione di una ferrovia attorno all'Etna, per costituire un Consorzio onde chiedere al Governo la concessione della linea medesima, che vorrebbesi inscritta nella 4ª categoria.

Le pratiche preliminari per la costituzione del Consorzio procedono regolarmente, e già la Camera di commercio di Catania avrebbe deliberato di assumere un contributo di L. 1,500 annue per 50 anni.

Il progetto tecnico della linea di che trattasi è già in corso di avanzata compilazione, e sperasi di sottoporlo alla superiore approvazione entro il corrente mese di maggio.

><

La Società generale per le ferrovie complementari ha fatto istanza al Ministero dei lavori pubblici per ottenere la concessione della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia che metta in comunicazione Napoli e la parte occidentale del suo golfo, e che, partendo dal centro di Napoli presso Montesanto, toccati i Bagnoli, traverserà Pozzuoli e farà capo al mare, presso il Fusaro nella località di Torregaveta.

Questa linea verrebbe poi allacciata, con apposito servizio di trasporto, colle isole di Procida, Ischia, Ponza e Ventotene.

La concessione viene chiesta in base all'articolo 12 della legge 29 luglio 1879, n. 5002.

><

Ci scrivono da Firenze che l'Amministrazione delle Strade ferrate Meridionali ha presentato al Ministero dei lavori pubblici il nuovo progetto di modificazioni alle tariffe e condizioni di trasporto del bestiame, compilato in conformità alle decisioni prese dai rappresentanti delle tre principali Amministrazioni ferroviarie nelle apposite conferenze tenute a Firenze.

><

Ci scrivono da Taranto che quella Direzione tecnica governativa per le ferrovie ha presentato all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici il progetto di appalto del tronco di ferrovia della linea da Taranto a Brindisi, compreso fra Lotiano e Brindisi.

Quel tronco ha la lunghezza di m. 21,160, e l'importo dei relativi lavori ammonta in complesso a L. 1,514,000, delle quali L. 1,345,000 per opere comprese nell'appalto, e L. 169,000 per espropriazioni ed imprevisti.

L'andamento planimetrico del tronco si compone di m. 18,880 di linea retta, e di m. 2,280 di linea in curva. Le curve hanno un raggio minimo di m. 500.

La pendenza massima adottata per l'altimetria è del 7 per mille.

Le opere d'arte sono in complesso 29, e consistono in: 11 manufatti a travata metallica, di luce varia fra 1 e 4 metri; 12 ponticelli a vòlta, con apertura variabile da 1 a m. 4; e 6 acquedotti a lastroni di m. 0.80 di apertura.

Per mantenere la continuità delle strade attraversate colla ferrovia, sono previsti 20 passaggi a livello, e per l'alloggio del personale di guardia, devono essere costruite 15 case cantoniere, delle quali 11 doppie e 4 semplici, e 4 garrette di guardia.

Pel detto tronco è prevista una sola Stazione, quella di Mesagne.

Col progetto di che trattasi rimane compiuto lo studio definitivo della linea da Taranto a Brindisi.

><

Il Consiglio di Stato, in sua recente adunanza, prese le seguenti deliberazioni in ordine ad affari concernenti le strade ferrate.

Il Consiglio ha ritenuto:

Che possa approvarsi il progetto di appalto del tronco di ferrovia da Caianello a Sesto Campano, della linea di 3ª categoria Caianello-Isernia. La lunghezza del tronco medesimo è di m. 15,712, e l'importo dei relativi lavori è preventivato in L. 900,000, delle quali L. 600,000 a base d'asta, L. 190,000 a disposizione dell'Amministrazione per espropriazioni ed imprevisti, e L. 110,000 per opere occorrenti all'ampliamento dell'attuale Stazione di Caianello;

Che possano approvarsi le modificazioni proposte all'articolo 9 del Capitolato speciale per l'appalto di scambi e meccanismi fissi occorrenti per le ferrovie Gozzano-Domodossola, Novara-Varallo, e Vercelli-Mortara-Cava-Broni, assentendo all'aumento di taluni prezzi ritenuti insufficienti;

Che possa essere approvato il progetto e possano bandirsi gli incanti per l'appalto del tronco di ferrovia compreso fra Prato ed Altavilla, della ferrovia Benevento-Avellino, della lunghezza di m. 18,830. L'importo totale dei lavori è previsto in L. 5,350,000, delle quali per opere comprese nell'appalto L. 4,700,000, e L. 650,000 a disposizione dell'Amministrazione.

><

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 24 al 29 aprile p. p.

Furono approvati i progetti di appalto riflettenti:

La costruzione del tronco Feltre-Fener, della ferrovia Belluno-Feltre-Treviso;

La costruzione del tronco Alfonsine-Ravenna, della ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini;

Le forniture del materiale fisso, del materiale minuto in ferro e dei legnami occorrenti per l'armamento e soprastruttura della ferrovia Gallarate-Laveno;

La fornitura delle traverse e legnami speciali occorrenti all'armamento della ferrovia Teramo-Giulianova.

Furono del pari approvati:

Un progetto per la costruzione del tronco Castel Sant' Angelo-Rieti, della ferrovia Aquila-Rieti;

Un progetto per la esecuzione della linea di raccordo tra la Stazione ferroviaria marittima e lo scalo di Piazza Caricamento in Genova;

Un progetto per la costruzione di una ferrovia economica da Monza per Albiate a Besana in Brianza;

Un progetto per impianto ed esercizio di una tramvia a vapore da Torino per Stupinigi a Vinovo;

Un progetto per la costruzione di una travata metallica, al ponte sul torrente Forza d'Agro, lungo la strada provinciale Messina-Catania in provincia di Messina;

Un progetto pel primordiale ritaglio delle sponde ed abbassamento del fondo del canale maestro della Chiana, nel tratto compreso tra il ponte della ferrovia Roma-Firenze ed il ponte a Cesa, in provincia di Arezzo;

Ed un progetto per la difesa frontale al froldo Baroni nell'arginatura destra di Po inferiormente a Carbonara, in provincia di Mantova.

Fu pure ritenuto meritevole di approvazione un progetto di massima concernente l'ampliamento della Stazione di Parma, nella linea Piacenza-Bologna, per l'innesto delle ferrovie Parma-Spezia, Parma-Brescia-Iseo e Parma-Suzzara.

><

Il Consiglio di amministrazione delle Strade Ferrate Romane, nella sua adunanza del 24 aprile p. p. prendeva, fra le altre, le seguenti più importanti deliberazioni:

1° Approvava i lavori che appresso:

a) Costruzione di un magazzino merci ed accessorii alla Stazione di Maddaloni;

b) Completamento della Stazione di Monte Amiata, tanto pel servizio viaggiatori, che per quello delle merci.

2° Autorizzava la spesa necessaria per impianto di scuole pei figli degli impiegati alla Stazione di Terontola.

3° Approvava lo schema di una nuova Convenzione colla Società Belga pel servizio degli Sleeping-Car.

4° Approvava alcune modificazioni al vigente Regolamento della Cassa di soccorso.

5° Approvava infine le seguenti provviste occorrenti all'esercizio, cioè: olio d'oliva, grosse ferramenta per n.° 200 carrozze, carbone in pani, abete di Moscovia, e ghisa.

Notizie Ferroviarie Italiane

Riscatto ferroviario. — Gli Ufficii del Senato hanno completato la nomina della Commissione incaricata di esaminare il progetto di legge, approvato dalla Camera, pel riscatto delle ferrovie interprovinciali Venete e di altre linee. La Commissione è composta degli onor. Allievi, Orsini, Saracco, Brioschi e De Filippo.

Negli Ufficii prevalse il concetto dell'approvazione del progetto di legge.

Ferrovia Roma-Napoli. — Leggiamo nel *Piccolo* del 27 aprile:

Crediamo che oggi il comm. Borgnini, direttore generale delle ferrovie Meridionali, abbia potuto comunicare al Ministro dei lavori pubblici il risultato degli studii fatti per una linea direttissima fra Napoli e Roma per Gaeta.

Le Meridionali sarebbero pronte ad assumere la costruzione e l'esercizio di questa linea. Vedremo ora se il Governo sia davvero deciso a non combatterla.

Gli studii fatti assicurano che il viaggio fra Napoli e Roma sulla nuova linea si farebbe in tre ore e mezzo.

Tramway Roma-Ciampino. — Leggesi nella *Libertà* del 29 aprile p. p.:

Non avevamo torto di meravigliarci perchè, dopo tanti giorni di una specie di visita di collaudo, il *tramway* Roma-Ciampino non fosse aperto al servizio del pubblico. Vi doveva essere una ragione potente perchè il Ministero si rifiutasse a concedere il benestare alla nuova linea, e questa ragione vi era, e potentissima.

Si tratta nientemeno che la Società dei *tramways* e ferrovie economiche Roma, Bologna, Milano, ecc., ha costruito la linea Roma-Ciampino, senza avere avuto nessuna concessione, nè dal Governo, nè dalla Provincia, nè da altra Autorità.

Il bello si è che, basandosi sopra una concessione che non aveva, la suddetta Società è riuscita a strappare un permesso alla Deputazione provinciale per un passaggio a livello sopra una strada provinciale.

Eguale permesso ha ottenuto dal Genio militare per poter appoggiare il nuovo *tramway* sulla via militare, che unisce il forte Tiburtino ad altre fortificazioni; e così, via di seguito, ha ottenute tutte quelle autorizzazioni che si sogliono chiedere, quando si ha una legittima concessione d'un tramvia o di una ferrovia ordinaria.

Quando il Ministero dei lavori pubblici è stato chiamato a dare l'autorizzazione per l'apertura della linea al pubblico esercizio, naturalmente vi si è rifiutato in tutte le forme, non solo, ma ora vuole che a tutti i costi la nuova linea venga soppressa.

Non solo la Società delle ferrovie economiche Roma-Milano-Bologna, ecc., non ha ottenuto dalle *competenti Autorità* concessione alcuna, ma la nuova linea Roma-Ciampino, essendo costruita, non come una semplice tramvia a vapore o ferrovia economica, poichè ha un corpo stradale a sè, colle rotaie sporgenti e non allo stesso livello delle strade ordinarie, si trova a fare concorrenza alla linea Roma-Ciampino, appartenente alle Ferrovie Romane, divenute ora proprietà dello Stato.

La questione, gravissima per sè stessa, ha preoccupato il Ministero, il quale, mentre ha negato qualunque autorizzazione all'esercizio della linea, ha sottoposto all'esame del Consiglio di Stato e del Consiglio superiore dei lavori

pubblici questo caso veramente nuovo e stranissimo, cioè di una Società estera, che qui in Roma, sotto l'occhio del Governo centrale, infischiandosi di tutte le leggi del paese, costruisce una ferrovia, senza averne avuto alcuna concessione legale.

Ferrovia economica Albano-Anzio Nettuno. — Nella corrente sessione, il Consiglio comunale di Roma dovrà discutere la proposta della Giunta pel concorso del Comune nella spesa per la costruzione e l'esercizio della ferrovia economica Albano Laziale-Anzio-Nettuno.

La Giunta ha riconosciuta l'utilità di questo concorso, ed ha firmato un compromesso col sindaco di Albano (che è il presidente del Consorzio costituitosi fra i Comuni di Albano, Anzio e Nettuno) e col cav. Desiderio Baccelli, che è il concessionario della costruzione e dell'esercizio di questa nuova ferrovia economica.

Con questo compromesso (da approvarsi dal Consiglio comunale), il Comune di Roma s'impegna a corrispondere all'Impresa dell'esercizio della nuova ferrovia l'annua somma di L. 10 mila per 25 anni, da pagarsi in rate semestrali posticipate, a partire dalla data di sei mesi dopo l'avvenuto cominciamento dell'esercizio della ferrovia suddetta.

Se entro il primo decennio l'Impresa dell'esercizio della ferrovia verrà liquidata, il Comune riprenderà i suoi quattrini; e perciò viene inscritta una prima ipoteca sul materiale della ferrovia fino alla somma di L. 90 mila.

L'Impresa assume poi l'obbligo, di fronre al Comune di Roma, di trasportare gratuitamente i malati poveri da una a qualsiasi delle Stazioni in partenza o intermedie della ferrovia sino a Roma e vieeversa; nonchè di trasportare gratuitamente i fanciulli poveri, rachitici o scrofolosi, raccolti dall'istituzione degli Ospizii Marini, e le persone che li accompagnano, tanto per recarsi ai bagni marini da Roma a Porto d'Anzio, quanto viceversa.

Società delle ferrovie complementari. — Il 27 aprile p. p. ebbe luogo in Roma la prima assemblea generale della Società per le ferrovie complementari in Italia, diretta dal comm. ing. Gioia.

Il rapporto del Consiglio d'amministrazione, esposte le condizioni della Società e le imprese già da essa assunte o che si stanno trattando, annuncia che, rivoltisi alla « Société Belge des chemins de fer », la quale fa parte del gruppo finanziario capitanato dalla « Société générale pour favoriser l'industrie nationale » di Bruxelles, si è formata con queste una combinazione, mercè la quale si è assicurata la loro potente cooperazione onde avere il capitale necessario, non solo per le imprese già attuate, ma anche per quelle altre che la Società crederà conveniente di assumere in Italia.

L'Assemblea, dopo aver approvato il bilancio e fatto plauso ai membri del Consiglio ed ai censori per la loro rinuncia ad ogni emolumento fino all'anno prossimo, quando la Società avrà potuto spiegare tutta la sua azione, ha confermato, dopo altre proposte d'ordine, i membri uscenti del Consiglio d'amministrazione, che rimase così composto:

Giustiniani Bandini, principe D. Sigismondo, presidente.
Gioia comm. ing. Edoardo, consigliere delegato.
Benso Giulio duca della Verdura, consigliere.
Bondi comm. Moisè, id.
Rorghese D. Francesco duca di Bomarzo, id.
Caranti comm. Biagio, id.
Carini avv. Pietro, id.
Crivelli Visconti conte Ignazio, id.
Gabrielli principe D. Placido, id
Gallotti comm. Domenico, id.
Filippani conte Pio, id.
Frascari cav. avv. Giovanni, id.
Mereghi marchese Giulio, id.
Segrè comm. Epaminonda, id.
Scialoia cav. avv. Enrico, segretario.
Tanlongo avv. Pietro, censore.
Theodoli de' marchesi D. Filippo, id.

Tramways di Torino. — Leggiamo nel *Moniteur des intérêts matériels* del 30 aprile:

L'assemblea generale degli azionisti della Società Belga ebbe luogo il 18 corrente.

Nel 1881, l'entrata sull'insieme della rete ammontò a fr. 1,069,597, con un aumento di fr. 130,081 su quella dell'anno 1880.

Vi è una diminuzione di fr. 63,049 sulla rete interna, ed un aumento di fr. 132,459 sulla linea di Gassino, esercita durante l'anno intero; e di fr. 60,675 sulla linea di Moncalieri, prolungata fino a Poirino dall'8 agosto 1881.

La diminuzione di entrata sulla rete interna proviene da una epidemia, che ha messo un gran numero di cavalli fuor di servizio nell'estate, e che ha obbligato la Società a ridurre il servizio su quella rete; oltre a ciò, nel 1880 l'Esposizione di Belle Arti di Torino aveva prodotto sulle linee interne una circolazione eccezionale.

La rete esercita comprende ora 19,370 metri a trazione animale, e 41,660 metri a trazione meccanica.

Il servizio delle merci sarà inaugurato sulle linee di Poirino e Gassino, non appena sarà costrutta la Stazione centrale in Torino.

La Società si occupa ora di ottenere la concessione della linea da Gassino a Brusasco e Chivasso. La linea da Settimo a Torino è in via di costruzione.

I benefizii dell'esercizio 1881 sono stati di fr. 261,732, contro fr. 230,732 nel 1880, ossia un aumento di 31,000 fr.; ma l'esercizio del 1880 aveva approfittato di interessi e di benefizii di cambio per fr 32,713 mentre pel 1881 questi conti si saldano al Profitto e Perdite con fr. 12,835, a causa della importanza del debito fluttuante, debito che sarà consolidato per mezzo di una emissione di Obbligazioni rimborsabili in tre anni.

Ora si distribuiscono fr. 12.50 alle 18,000 Azioni; fr. 12,445 sono portati alla riserva, e fr. 10,879 al fondo d'ammortamento.

Ferrovia Belluno-Treviso. — Leggesi nella *Gazzetta di Belluno:*

Il Ministero dei lavori pubblici ha comunicato all'on. Deputazione provinciale che il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha dato voto perchè il riparto del contributo incombente alle due Provincie di Belluno e Treviso per la nostra ferrovia deva essere di 499 millesimi per la Provincia di Belluno e 501 per quella di Treviso. Sappiamo che i nostri on. deputati provinciali non sono rimasti soddisfatti del voto del Consiglio dei lavori pubblici, perchè ritengono che il quoto a carico di questa Provincia non debba essere superiore al terzo del contributo.

Ferrovia Codola-Nocera. — Il 1° corr. venne aperta al pubblico esercizio la linea Codola-Nocera.

Questa linea, classificata in prima categoria con la legge ferroviaria del 1879, sebbene di pochissima entità dal lato tecnico — si tratta di quattro chilometri — è importantissima dal lato commerciale, poichè collega la linea littorale Napoli-Salerno-Eboli-Potenza con quella interna Cancello-Avellino (V. *Informazioni*).

Ferrovia Candela-Ponte Santa Venere. — Alle ore 12 meridiane dell'8 corrente, presso la Prefettura di Foggia, si procederà al pubblico incanto per lo appalto della fornitura delle traversine in legno, che occorrono all'armamento del tronco ferroviario Candela-Ponte Santa Venere, per la somma presuntiva di L. 55,000.

La consegna dovrà cominciare in novembre e terminare a tutto dicembre 1882, nei luoghi e nei modi indicati nel Capitolato speciale.

I concorrenti all'appalto dovranno presentare il certificato di seguìto deposito presso la Tesoreria provinciale di lire 2,000, a titolo di cauzione provvisoria. La cauzione definitiva sarà di L. 5,500, da effettuarsi giusta il Capitolato.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Alla *Gazz. Ticin.* si scrive da Faido, che il 26 aprile si è compiuto l'armamento della galleria elicoidale di Freggio, che è la più

lunga e quella che presentò le maggiori difficoltà al di qua del Gottardo.

Le altre tre gallerie a spirale, cioè quelle di Prato, di Piano Tondo e di Travi, saranno armate completamente in breve.

— Nella stessa *Gazzetta*, in data 28 aprile, si legge:

I buoni risultati dati dagli esperimenti fatti in Isvizzera ed all'estero dagli apparati centrali per gli scambi, hanno indotto la Direzione della ferrovia del Gottardo ad introdurre per il servizio degli scambi, dei segnali e delle barriere, in tutte le Stazioni lungo la linea da Immensee fino e compreso Bodio, ad eccezione di Fiora ed Erstfeld, non che alle due Stazioni di Giubiasco e Cadenazzo. Il sistema adottato presenta tutti i vantaggi voluti, sia per la facilità, che per la sicurezza del servizio della linea, e costituisce un reale progresso. Inoltre i dischi giranti, prescritti dall'ordinanza sui segnali del 7 settembre 1874, furono surrogati da semafori; e di più, come mezzo per aumentare la sicurezza del servizio, cioè affine di evitare degli accidenti, la Direzione del Gottardo ha risolto l'introduzione di segnali a campana sulle linee di montagna Erstfeld-Biasca e Bellinzona-Lugano.

Per la sicurezza della linea rimangono poi ancora diversi lavori da eseguirsi, principalmente per impedire la caduta di grossi e piccoli macigni. Questi lavori di protezione consistono specialmente in ripari in sasso ed in terra, ecc. Un'altra cura per la sicurezza dell'esercizio della ferrovia si ha nel regolare gli affari concernenti il trasporto del legname. Infatti, lungo la linea del Gottardo esiste un gran numero di strade per la calata del legname dalle montagne, che si incrociano colla linea. Ora importa che l'uso di queste strade sia regolato in modo preciso, per evitare ogni danno alla linea. A questo scopo è stato elaborato dall'Ispettorato tecnico federale un regolamento, che venne sottoposto, tanto ai Governi cantonali interessati, quanto alla Direzione della ferrovia per le loro osservazioni.

— Gli azionisti della Ferrovia del Gottardo ed i Governi dei Cantoni svizzeri, che assunsero l'obbligo di sovvenzionare l'impresa ferroviaria del Gottardo, sono invitati a prender parte alla decima Assemblea generale, che avrà luogo il 20 corr. nel palazzo governativo di Lucerna

L'ordine del giorno è il seguente:

1° Presentazione del decimo rapporto sulla gestione della Direzione e del Consiglio d'amministrazione, nonchè dei conti annuali per il 1881;

2° Elezione suppletiva di 3 membri del Consiglio di amministrazione, invece dei defunti signori Dott. H. Stehlin e Sulzer-Staehelin, come anche invece del signor consigliere di Stato Schnyder ritiratosi (articolo 43 dello Statuto);

3° Elezione del Presidente del Consiglio d'amministrazione invece del defunto signor Dott. H. Stehlin (art. 44 dello Statuto);

4° Nomina della Commissione di revisione dei conti (art. 31 dello Statuto).

— Si scrive da Berna alla *Libertà* di Bellinzona:

Siccome la sezione ferroviaria Dirinella-Pino non potrà essere aperta all'esercizio pel 1° giugno p. v., la Direzione della ferrovia del Gottardo ha domandato al Consiglio federale di essere autorizzata a soprassedere all'apertura delle Stazioni di Magadino, S. Nazaro e Ranzo-Gerra ed a quella sella sezione Cadenazzo-Ranzo-Gerra, fino al momento in cui la linea italiana di congiunzione Pino-Luino potrà essere messa in esercizio. Nella stessa occasione la Direzione del Gottardo ha pregato il Consiglio federale di rinnovare le sue istanze presso il Governo italiano, per avere il più presto possibile delle informazioni circa l'epoca in cui si può prevedere con certezza che questa linea di congiunzione sarà aperta; ed il Consiglio federale ha dato gli ordini necessarii in questo senso alla Legazione svizzera a Roma, incaricandola di insistere di nuovo e vivamente presso il Governo italiano per sollecitare la costruzione delle linee di congiunzione dalla parte d'Italia, e per ottenere la prossima messa in esercizio della ferrovia almeno fino a Luino; ritenendo ciò non pertanto giusta la maniera di vedere della Direzione del Gottardo, di soprassedere per il momento all'apertura della sezione Cadenazzo-frontiera italiana.

Ferrovie francesi — L'inchiesta aperta sul progetto della ferrovia metropolitana di Parigi è terminata, e la Commissione relativa ha conferito l'altrieri coi rappresentanti della Compagnia che ne domanda la concessione. Essi fornirono schiarimenti sullo stato dell'affare, e risposero a tutte le domande loro fatte.

Dietro richiesta di parecchi membri della Commissione, i detti rappresentanti accettarono una modificazione relativa ai termini di esecuzione. Essi hanno inoltre preso impegno di eseguire una congiunzione diretta tra i boulevard Sebastopoli e Saint Michel, traversando la Senna, appena ne sarà stato adottato il progetto.

Partiti i rappresentanti, la Commissione si occupò della regolarità dell'inchiesta, e riconobbe che l'Amministrazione aveva agito in conformità alle leggi ed ai regolamenti sulla materia.

Essa esaminò poscia i tre quesiti seguenti:

1° Una ferrovia metropolitana è di pubblica utilità?

2° Il progetto preliminare presentato risponde, nelle sue disposizioni generali, ai bisogni della popolazione parigina?

Questi due quesiti furono risoluti affermativamente all'unanimità.

3° Classificazione e designazione delle linee.

La Commissione, all'unanimità, adottò la rete proposta dalla Compagnia.

Terminata così l'inchiesta, il Consiglio municipale di Parigi potrà occuparsene il 5 corr., all'apertura della sessione.

Si può dunque sperare (dice il *Journal des Debats*) che, al più tardi entro tre anni la rete sarà compiuta, e Parigi, dal punto di vista delle sue comunicazioni interne, si troverà all'altezza delle altre Capitali.

— Si ha da Parigi, 29:

Decisamente, la ferrovia Parigi-Lione-Mediterraneo, già celebre pei deragliamenti, lo diventa anche per gli assassinii. Tra Lione e Marsiglia, un viaggiatore e sua moglie furono assaliti da un tale armato di revolver, e derubati degli oggetti preziosi e danaro. Il viaggiatore, spinto dall'assassino fuori della vettura, cadde sulle rotaie, ed ebbe le gambe stritolate. In pochi giorni è già la quarta grassazione.

Ferrovie austriache. — È interessante l'esaminare, scrive la *Vedette*, quale incremento abbiano preso le strade ferrate austriache dal 1840 in poi In quest'anno l'Austria aveva 426 chilometri di binario; nel 1850 erano 2,214; nel 1860 salirono a 5161 chilometri, nel 1870 a 9,762 chilometri, e finalmente nell'anno 1878 si avevano 18,270 chilometri.

Nel 1840 le proporzioni erano: per un milione di abitanti 11 chilometri; negli anni 1850, 57, 60, per ogni milione di abitanti 141 chilometri. Nel 1870, 270 chilometri; nel 1878, 494 chilometri per milione di abitanti.

L'incremento più notevole è segnalato negli anni dal 1870 al 1878. Adesso è sottentrata una tregua, anzi risulta che la maggior parte delle linee non si reggono senza sovvenzione governativa. Però l'Amministrazione non è molto dispendiosa. Uno dei difetti riscontrati è quello della spesa troppo forte nei trasporti. Le linee fluviali fanno con vantaggio una seria concorrenza, e, nelle distanze limitate, anche i veicoli. Anche la spesa personale è troppo sensibile; se si abbassasse, le linee renderebbero il doppio. Basti ricordare quanto aumentò il prodotto delle poste, dacchè l'importo fu abbassato da 15 a 5 kreuzer, e si introdussero le carte di corrispondenza. Uguale successo avrebbero le ferrovie, se le tariffe si riducessero.

Reti ferroviarie più fitte hanno i seguenti Stati:

Francia, con 661 chilometri per un milione di abitanti;

Germania, con 753 chilometri per un milione di abitanti;

Belgio, con 758 chilometri per un milione di abitanti;

Gran Brettagna, con 900 chilometri per un milione di abitanti;

Stati Uniti di Nord America, con 3034 chilometri per un milione di abitanti;

L'Austria-Ungheria ha 500 chilometri per ogni milione di abitanti.

Italia e Russia sono inferiori: la prima ha soltanto 287 chilometri, la seconda 300 chilometri per un milione di abitanti.

— Per la prima volta dall'esercizio del 1874, la Compagnia delle Lombarde pagherà il cupone delle sue Azioni. Il Consiglio d'amministrazione ha deciso che il cupone dell'esercizio sarà pagabile in fr. 4.

Il bilancio presenta un beneficio di 2 milioni di fiorini circa. Il dividendo da distribuire assorbirà tre milioni di franchi, ossia fior. 4,425,000. Resterà ancora un saldo di beneficio di fior. 600,000, che il Consiglio proporrà all'Assemblea generale di versare al fondo di riserva.

Ferrovie portoghesi. — Il *Commercio do Lisboa*, del 24, con grande soddisfazione annuncia che la Camera dei Pari ha approvato il progetto di legge, che autorizza il Governo ad intraprendere la costruzione delle ferrovie da Lisbona a Cintra, a Torres Vedras ed a Figueras, passando per Leiria.

Notizie Diverse

Palazzo delle finanze in Roma — La *Gazzetta Ufficiale* del 25 aprile p. p. ha pubblicato il R. Decreto del 2 detto mese, con cui è approvato l'unito regolamento pei servizii da farsi in economia, relativi alla manutenzione del Palazzo delle finanze in Roma, cioè per opere non eccedenti la spesa di L. 500, e per provvedere alle minute riparazioni ordinarie agli Uffizii, ai tetti, ai terrazzi, alle lanterne ed ai pavimenti.

Stabilimenti di Pietrarsa e dei Granili. — Nell'adunanza, che tenne il 27 aprile la Giunta per il progetto di legge sugli Opificii di Pietrarsa e dei Granili, il relatore onor. Capo annunciò ai Ministri delle finanze e dei lavori pubblici che la Commissione proporrà di garantire il *minimum* di un lavoro annuale di 4 milioni.

L'onor. Baccarini ha dichiarato che, da sua parte, contribuirebbe allo sviluppo degli Opificii di Napoli, dando molte ordinazioni.

La Giunta deve adunarsi di nuovo fra qualche giorno.

Società industriali ed Istituti di credito. — Con R. Decreto del 9 aprile p. p. (*Gazz. Uff.* del 24) è approvato l'aumento del capitale della Società per operazioni di credito ordinario, anonima per Azioni al portatore, sedente in Torino, col titolo di *Banca della piccola Industria e Commercio*, portando il detto capitale da L. 2,000,000, diviso in 40,000 Azioni da L. 50 ciascuna, a L. 4,000,000 diviso in 40,000 Azioni da L. 100 ciascuna, con opportune modificazioni allo Statuto sociale.

— Con R. Decreto della stessa data (*Gazz. Uff.* del 25), è approvato l'aumento del capitale della Società per l'esercizio delle industrie attinenti alla produzione e lavorazione dei metalli, sedente a Firenze col titolo di *Stabilimento metallurgico di Piombino*, e colla durata di 20 anni decorrendi dal 10 gennaio 1877, portando il detto capitale da L. 1,500,000, diviso in 3,000 Azioni da L. 500 ciascuna, a L. 6,000,000, diviso in 24,000 Azioni da L. 250 ciascuna, con opportune modificazioni allo Statuto sociale.

— Con R. Decreto del 16 detto mese (*Gazz. Uff.* del 27), sono approvate alcune modificazioni allo Statuto della Società anonima, sedente in Casale Monferrato, col titolo di *Fabbrica di calce e cementi di Casale Monferrato*, col capitale nominale di lire due milioni, diviso in 20,000 Azioni da L. 100 ciascuna, e colla durata di 30 anni, decorrendi dal 1° gennaio 1873.

— Con R. Decreto della stessa data (*Gazz. Uff.* del 28), la Società svizzera sedente ad Isteten (Cantone di Uri) col titolo di *Dynamite Nobel*, col capitale nominale di lire 3,600,000, diviso in 14,400 Azioni da L. 250 ciascuna, e colla durata di 99 anni, è abilitata ad operare nel regno, con domicilio in Avigliana, ed avendo destinato alle operazioni in Italia la somma di L. 900,000, sotto l'osservanza delle clausole e prescrizioni contenute nel presente decreto.

— Con R. Decreto del 9 detto mese (*Gazz. Uff.* del 29) è approvato l'aumento del capitale della Società anonima per azioni al portatore, sedente in Roma col titolo di *Banca Generale*, portando il detto capitale da 25 a 50 milioni, mediante emissione di 50,000 Azioni nuove da lire 500 ciascuna, con opportune modificazioni allo Statuto sociale.

Servizio postale della Sardegna. — La Commissione, che esaminò il disegno di legge per il riordinamento del servizio postale e commerciale marittimo della Sardegna, ha approvata la relazione dell'onor. Di Lenna, che conclude per l'approvazione della Convenzione; ed ha pure approvato un ordine del giorno concernente le tariffe.

Servizio postale internazionale. — Il *Diritto* annunzia che il 20 aprile p. p., il nostro Governo ha denunziata la Convenzione postale del 1862 con la Francia. Quest'atto, aggiunge il *Diritto*, era una necessaria conseguenza del nuovo trattato commerciale italo-francese, sebbene la Convenzione del 1862 fosse stata già radicalmente modificata dalla Convenzione internazionale posteriore.

Servizio telegrafico. — L'on. Parenzo presentò mercoledì scorso alla Camera la relazione sul progetto di legge relativo all'ordinamento del servizio telegrafico.

È bene notare che questo progetto non ha nulla che fare coll'altro della riforma sulla tariffa telegrafica, pel quale non è ancora stato nominato il relatore.

La relazione Parenzo conchiude per l'abolizione della revisione dei telegrammi politici, pel segreto di tutti i telegrammi, e per le facoltà di aprire più Agenzie telegrafiche, salvo l'osservanza delle prescrizioni governative.

Telegrafo sottomarino fra la Germania e gli Stati Uniti. — La vecchia città marittima di Emden (così telegrafano alla *Kölnische Zeitung*, in data del 22 aprile) è oggi vestita a festa. Tra le sue mure ebbe luogo testè la solenne inaugurazione della prima diretta comunicazione telegrafica della Germania col continente transoceanico.

Finora i telegrammi tedeschi per l'America doveano essere trasmessi per via indiretta, mediante una Stazione inglese. Da questo momento la scintilla elettrica reca, senza interruzione, la parola dalla sponda tedesca al di là dell'Oceano.

Com'è noto, l'anno 1858 fu posta la prima fune sottomarina da Valentia al sud-ovest dell'Irlanda per l'America. Negli anni 1865 e 1866 venne calata una seconda fune dalla medesima Stazione irlandese, e pochi giorni addietro la scienza e l'industria germaniche compirono la diretta congiunzione della Germania da Emden per Borkum con la fune sottomarina transoceanica, che mette capo a Valentia.

La Società telegrafica tedesca ha calato la fune per la percorrenza di 800 miglia marittime, mediante il suo apposito piroscafo *Scotia*. Il giorno 10 aprile l'opera fu compiuta; oggi venne inaugurata solennemente.

La inaugurazione, come lo esigeva la sua importanza, fu eseguita dal Segretario di Stato, dott. Stephan, il quale giunse qui all'uopo da Berlino a mezzogiorno.

La Società telegrafica preparò delle feste per tale occasione, e la ospitale città di Emden fece amabilmente gli onori di casa.

Alle ore 4 del pomeriggio venne aperta la selennità ufficiale nel nuovo grande edifizio delle Poste. Il dott. Lazard, direttore della Società telegrafica, tenne un discorso, in cui tessè la storia del collocamento della fune, concludendo colla preghiera che il Ministro aprisse il servizio della fune sottomarina.

Il ministro Stephan rispose, ringraziando ed encomiando i direttori dell'impresa.

Egli aperse quindi il servizio, trasmettendo un telegramma di congratulazione, a nome dell'Imperatore di Germania, al

presidente dell'America del Nord, il quale rispose all'Imperatore con altro telegramma di ringraziamento e di augurio per le amichevoli relazioni tra i due Stati.

Mare interno nel Sahara — L'ultimo Consiglio dei Ministri tenutosi a Parigi si occupò del progetto della formazione di un mare interno nel Sahara algerino, sul quale il maggiore Roudaire, dello Stato-maggiore generale, fece studii profondi in una serie di missioni. Tratterebbesi di tagliare la lingua di terra di Gabes, e di condurre le acque del Mediterraneo nel sud della provincia di Costantina, dov'esse esistevano già in passato, come lo dimostrano le paludi saline che chiamansi *Schott*. Questo mare interno non avrebbe soltanto risultati climatologicamente salutiferi, simili a quelli che si verificarono sulle rive del Canale di Suez, ma creerebbe di un colpo una strada commerciale verso il Sahara africano, ed offrirebbe in pari tempo una nuova linea di difesa strategica importantissima per i dipartimenti algerini, i quali, in questo modo, si troverebbero al coperto dalle escursioni delle tribù nomadi del deserto.

La spesa dell'impresa fu calcolata, dal maggiore Roudaire, in sessanta milioni di franchi.

Il Consiglio dei Ministri ha deliberato la nomina di una Commissione extra-parlamentare di 48 membri, incaricata di esaminare il progetto Roudaire. Essa dovrà esaminarlo sotto il triplice aspetto: fisico, economico e politico. Sarà composta di 8 senatori, 8 deputati, 16 membri di Corpi scientifici, e 16 rappresentanti dei varii Ministeri. Il Ministro sarà presidente di diritto.

Decesso. — È morto il 28 aprile a Roma il comm. Raffaele Pareto, ispettore di 1ª classe nel R. Corpo del Genio civile. Il marchese Pareto era uno dei più distinti ingegneri, e si è occupato specialmente di questioni agrarie. Era un valente enologo, e lascia opere assai stimate sulle irrigazioni e sulle bonifiche.

Nomina — Il sig. Giuseppe Orti, già Sotto-Capo Ufficio dirigente la Sezione del Personale e Contabilità, presso la 1ª Divisione Traffico delle Ferrovie dell'Alta Italia, in Torino, venne dal 1° corr. promosso a Capo Ufficio del Consorzio di mutuo soccorso in Milano.

In tale occasione egli ha voluto lasciare ai suoi colleghi un gentile ricordo, dedicando loro in elegante opuscolo un *Indice delle disposizioni in vigore* riguardanti la Sezione a cui egli apparteneva, e che potrà anche servire per aggiungervi le disposizioni successive.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nei valori ferroviarii si fece poco o nulla nella passata settimana. Le Azioni della Società delle Meridionali si tennero sul 467 e 466; le Obbligazioni sul 274.25; i Boni invariati a 548.

Le Sarde, della serie A, nominali a 272.50; la serie B a 275.50; le nuove a 271.25. Le Azioni delle Ferrovie Romane a 151 e 150.

E nominali si tennero le Palermo-Trapani, 1ª emissione, a 277; 2ª emissione, a 278 circa; le Pontebbane a 444; le Meridionali Austriache a 288.50.

A Parigi, ben tenute le Lombarde a 315 circa, le Obbligazioni a 283 a 285; le Vittorio Emanuele a 276 e 275; le Azioni Ferrovie Romane 146 e 150; le Obbligazioni a 275.

CONVOCAZIONI

Società anonima delle Miniere di Frasconi — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 25 corr. a Parigi, sede sociale (via Le Peletier, 11), per approvazione dei conti 1881, per discussione di proposte, e per rinnovazione statutaria del Consiglio.

Società anonima per la ferrovia Mantova-Cremona — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 2 giugno p. v. in Milano, sede sociale (via Silvio Pellico, 12).

Avvisi d'Asta

L'8 corr., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Salerno, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale da Cuccaro a Sanza, compreso fra la sponda destra del vallone Inferno e l'abitato di Rofrano, della lunghezza di m. 15,830.50, in diminuzione della presunta somma di L. 184,306.37, così ridotta pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 3 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 16,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Teramo, si terrà un'asta per l'appalto dei completamento del tronco della strada nazionale Aquilana, compreso fra Badipetto e le Capanne dell'Ortolano, per la presunta somma di L. 243,000. Lavori da eseguire entro due anni dalla consegna. Deposito interinale L. 12,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Avellino, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della novennale manutenzione (dal 1° aprile 1882 al 31 marzo 1891) del tronco della strada nazionale delle Puglie, compreso fra Porta di ferro e la miliaria 52, della lunghezza di m. 14,750.50, in diminuzione della presunta annua somma di L. 16,647.29, così ridotta pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 2,000, cauzione definitiva eguale alla metà dell'annuo canone deliberato, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Rovigo, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della manutenzione (dal 1° maggio 1882 al 31 dicembre 1887) delle opere di verde a presidio della sponda sinistra del Po, nelle quattro sezioni del circondario di Rovigo, per la presunta annua somma di L. 37,840. Deposito interinale L. 2,000, cauzione definitiva eguale al decimo della complessiva somma di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Roma, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto dei lavori di correzione di due tratti della strada provinciale Cassia Orvietana nella località detta Capraccia, sul prezzo di L. 19,671.64, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 400 in moneta o biglietti bancarii.

— L'11 detto mese, presso la Direzione del Genio militare di Verona, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della costruzione di una tettoia chiusa a due piani, per magazzino di materiali d'artiglieria e bardature, sul piazzale di Campofiore in Verona, per l'importo di L. 58,000. Lavori da eseguire entro 300 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 5,800 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di S. Giovanni Battista (prov. di Genova), si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della sistemazione della strada comunale obbligatoria detta di Pian di Forno, che dall'attuale strada dei Cappuccini mette all'abitato di Pian di Forno, fino al cancello della proprietà Basso, in diminuzione dell'importo di L. 40,439.36. Deposito interinale L. 3,600, cauzione definitiva L. 7,200 in valuta legale o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Torino, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di miglioramento e manutenzione dei fabbricati militari di Venaria Reale, per il presunto importo di L. 14,500. Lavori da eseguire entro 120 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 1,500 in contanti o rendita D. P.

— Il 13 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso

la Prefettura di Cosenza, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale dalle Saline di Lungro a Belvedere Marittimo, compreso fra la Castagna e l'abitato di Sant'Agata d'Esaro, della lunghezza di m. 5,596.90. Lavori da eseguire entro 2 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 6 500, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Campobasso, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale, compreso fra Campobasso e Castropignano, della lunghezza di m. 20,442.54, in diminuzione della presunta somma di L. 458,728.58, così ridotta pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 3 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 30,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in nnmerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Palermo, si procederà al definitivo deliberamento della costruzione del tronco della strada provinciale da Lercara a Chiusa per la Filaga, compreso tra il fiume Sosio ed il Palazzo Adriano, della lunghezza di m. 5,905.20, in diminuzione della presunta somma di L. 112,229.63, così ridotta pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro mesi 20 dalla consegna. Deposito interinale L. 7,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Cosenza, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale da Coraci alla nazionale Silana, compreso fra questa strada e la Torre di Lorica nella Valle di Bufalo. Lavori da eseguire entro 3 anni dalla consegna. Deposito interinale lire 16,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Il 15 detto mese, presso la Direzione del Genio militare di Piacenza, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di prolungamento delle tettoie 1 e 2 sul piazzale della Fiera in Vigevano, per ricovero di materiali di artiglieria e per l'impianto del laboratorio di riparazione, per l'importo di lire 40,000. Lavori da eseguire entro 180 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 4,000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Campobasso, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un ponte in ferro e relativi rami d'accesso attraverso la frana Santa Lucia, lungo il 1° tronco fra Petrella ed il ponte in ferro sul Biferno a Morgia Schiavone, per la presunta somma di L. 49,300. Lavori da eseguire entro 12 mesi dalla consegna. Deposito interinale L. 3,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Il 16 detto mese, presso la Direzione del Genio militare in Civitavecchia, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di restauro alla cinta fortificata verso mare e nella caserma Quartierone in Civitavecchia, per l'importo di L. 10,000. Lavori da eseguire entro 120 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale di L. 1000 in contanti o rendita D. P.

— Il 17 detto mese, presso la Prefettura di Rovigo, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di rialzo e definitiva sistemazione d'argine e banca a sinistra di Po nella località Froldo Stienta, in Comune di Stienta; per il presunto importo di lire 49,643.76. Deposito interinale L. 2,500, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, in valuta legale o rendita D. P.

— Il 24 detto mese, presso la Prefettura di Piacenza, si terrà un'asta per la costruzione di un carcere cellulare in Piacenza, per il presunto importo di L. 412,480. Lavori da eseguire entro 3 anni dalla consegna. Deposito interinale lire 15,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue in numerario o rendita D. P.

Appalti deliberati.

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto, per conto dell'Impresa Versi Lori Vestrini, la costruzione dei ponti occorrenti nel 3° tronco della ferrovia Novara-Varallo.

G. PASTORI *Direttore-proprietario*, *responsabile*.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

15ª Settimana. — *Dal* 9 *al* 15 *aprile* 1882.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1882	1,539.—	484,686.71	314.94
Settimana corrisp. nel 1881.	1,446.—	487,433.30	337.09
Differenze nei prodotti della settimana 1882. . . .	+ 93.—	— 2,746.59	— 22,15
Introiti dal 1° gennaio 1882	1,507.40	6,312,352.48	4,187 58
Introiti corrisp. nel 1881	1,446.—	6 517,270.38	4,507 10
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1882 . . .	+ 61.40	— 204,917.90	— 319.52
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1882.	1,324.—	233,333.88	176.23
Settimana corrisp. nel 1881.	1,285.—	235,339.97	183 14
Differenze nei prodotti della settimana 1882	+ 39 —	— 2,006.09	— 6.91
Introiti dal 1° gennaio 1882.	1,324.—	3,345,667.70	2,526.94
Introiti corrisp. nel 1881 .	1,275.23	3,264,664.83	2,560.06
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1882	+ 48.77	+ 81,002.87	— 33.12

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di marzo 1881

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	27,044,60	9,639,65	7,670,34
Piccola Velocità	9,384,95	480,25	5,722,01
Totali . . .	36,429,55	10,119.90	13,392,35

Strade Ferrate Romane

8ª Settimana — *Dal* 19 *al* 25 *febbraio* 1882

(colla deduzione dell'Imposta Governativa).

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	593,665.38	18,414.87
Settimana corrisp. del 1881.	1,681	637,379.18	19,970.82
Differenza (in più . . .	—	—	—
Differenza (in meno. . .	—	43,713.80	1,555.95
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 4 febbraio 1882	1,681	4,390,664.48	17,024.22
Periodo corr. 1881	1,681	4,382,523.88	16,992.66
Aumento	—	8,140.60	31.56
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti del mese di ottobre 1881.

QUALITA' DEI TRASPORTI	LINEA VICENZA-SCHIO Importo	LINEA TREVISO-VICENZA e PADOVA-BASS. Importo	LINEA CONEGLIANO-VITTORIO Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori . . .	14,299.64	51,409.00	5,913.68	71,652.32
Bagagli e cani . .	166.33	1,018.63	203 91	1,388.90
Merci a grande vel.	1,144.58	6,381.97	551 77	8,078.32
Merci a piccola vel.	10,269.76	32,576.12	4,697.20	47,543.38
Introiti diversi . . .	506.83	950.42	407.47	1,864.72
Totale . . .	26,387.14	92,336 44	11,80[illegible] 06	130,527.64

ANNUNZI

COSTRUZIONI METALLICHE E FONDERIA
G. ROCHETTE E C.
TORINO, via Cigna, N. 1. — VALDOCCO

Macchine varie — Turbine — **Ruote** idrauliche — Trasmissioni — Caldaie a vapore — Torchi idraulici — Torchi da vino — Pompe — Getti in ghisa.

Lavori per Strade ferrate e Imprese di costruzioni — Scambi e crociamenti — Ruote di Vagoni — Vagonetti — Piattaforme — Ponti — Tettoie, ecc. ecc.

Macchine per Cartiera e Ceramica

Ufficio tecnico per studii, progetti ed impianti

Materiale d'occasione: Macchine fisse, locomotive, locomobili, caldaje, piattaforme, grù, pompe centrifughe e Letestù, ecc.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA
DI COSTRUZIONI METALLICHE
diretta dall'ing. comm. A. COTTRAU
SEDE E DIREZIONE: Napoli, 24, Strada Medina

Opificio Meccanico in Castellammare di Stabia e Savona

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA è la SOLA Ditta Nazionale che abbia conseguito le *maggiori ricompense* alle ESPOSIZIONI MONDIALI di Vienna del 1873 e di Parigi del 1878 ossia le Medaglie al *Merito ed al Progresso a Vienna* ed una Medaglia *d'oro ed una d'argento a Parigi.*

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA ha assunto la esecuzione dal gennaio 1871 al corrente anno 1880 di ben *1004 Ponti metallici* e di ben *31,864* metri quadrati di *Tettoie*, ossia i *nove decimi* all'incirca di tutti indistintamente i lavori di simil genere eseguiti in Italia in detto periodo di tempo.

SOCIETÀ NAZIONALE
DELLE
OFFICINE DI SAVIGLIANO

COSTRUZIONE E RIPARAZIONE
DI MATERIALE MOBILE E FISSO PER FERROVIE E TRAMVIE

Ponti, Tettoie e Costruzioni Meccaniche

MEDAGLIA D'ORO ALL'ESPOSIZIONE DI MILANO

Indirizzare la corrispondenza alla Direzione in Savigliano od all'Ufficio in Torino, 67, *Corso Vittorio Emanuele II.*

CASA FONDATA NEL 1845
FONDERIA E FABBRICA DI MACCHINE
di ANDREA FAUSER e C. in GALLARATE

Indirizzo per telegrammi: FAUSER — GALLARATE

AVVISO

ai Signori Imprenditori di Strade e Ferrovie.

La Ditta **Fauser e C.** in **Gallarate** ha intrapreso quale sua specialità la fusione di **ruote in getto duro per vagonetti di sterramento.** Dette ruote (fuse in conchiglia) hanno una tempra speciale alla circonferenza che dà loro una durezza assai rimarchevole che impedisce il rapido consumo delle medesime.

FONDERIA E COSTRUZIONI IN FERRO
TORINO — VIALE STUPINIGI, 3
COURTIAL E C.IA
(Già Socio del fu cavaliere G. ROCHETTE)

Getti ghisa di qualunque genere, sino a 10 tonn. di peso eseguiti dietro modelli o disegni.

Costruzione di Materiale per Strade Ferrate, Tramvie e Imprese Costruttrici — Tettoie — Ponti — Gru da pesi — Cavalletti per alzare locomotive — Gru idrauliche — Serbatoj in lamiera — Cancelli in ferro — Parapetti — Segnali a distanza — Vagonetti in ferro ecc. ecc. — Macchine varie.

D'OCCASIONE: Macchine fisse, locomobili, caldaie, e materiali vari.

Le **LIVRET-CHAIX** CONTINENTAL du mois courant est en vente dan, ses gares et les librairies, et chez MM A. CHAIX et C., rue Bergère, 20, Paris.

1.er vol. Services français; avec cartes générales coloriées, des chemins de fer de la France et de l'Algérie. Prix: 1 fr. 50.

2.e vol. Services étrangers, trains rançais desservant les frontières, et services franco-internationaux, avec carte générale des chemins de fer dn Continent. Prix: 2 francs. (Pour se rendre à l'étranger des divers points de la France, le voyageur n'a pas besoin de recourir au volume contenant les services français).

Chaque volume renferme, en outre, un guide-sommaire indiquant les principales curiosités à voir dans les villes importantes, les stations balnéarsie etc.

UFFICIO SUCCURSALE
DEI GIORNALI
ITALIANI ed ESTERI
Torino, via Finanze, 31.

Quest'Ufficio che trovasi in diretta corrispondenza colle Amministrazioni di tutti i giornali d'Italia e dell'estero, s'incarica di ricevere gli abbonamenti e le inserzioni pei medesimi a prezzo di tariffa, offrendo le maggiori guarentigie di puntualità ed esattezza.

TORINO — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, Via Finanze, 13.

ANNO XV. Mercoledì 10 Maggio 1882. N. 19.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO.

FERROVIE COMPLEMENTARI DEL REGNO

SUCCURSALE DEI GIOVI

Alla Relazione ministeriale, che abbiamo riferita nei N. 16 e 17, circa il nuovo riparto delle somme assegnate per la costruzione delle linee di 2ª e 3ª categoria, sono allegati, come si è detto, tre documenti relativi alla questione della Succursale dei Giovi, e cioè:

1° Relazione della Commissione incaricata dell'esame dei progetti studiati per la Succursale in Valle Scrivia, e per le Valli della Stura e dell'Orba, sottoscritta dagli on. Imperatori, Borgnini e Bussi, in data di Genova 8 dicembre 1881, e le cui conclusioni furono già inserite nel nostro numero del 1° febbraio scorso;

2° Nota del Direttore dell'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia, comm. Mattia Massa, al Consiglio d'amministrazione sul passaggio dei Giovi, in data di Milano 11 dicembre 1881;

3° Cenni tecnici sulle varie proposte per la Succursale dei Giovi.

Ora, di tali documenti crediamo dover riprodurre il 2°, e perchè non ancora ben conosciuto dal pubblico, e perchè ebbe una particolare influenza sulle deliberazioni del Ministro dei lavori pubblici (com fu da lui dichiarato nella sua Relazione), perocchè esso « chiaramente dimostra come al postutto la spesa della linea in Valle Stura ed Orba non gioverebbe che ad una parte relativamente limitata del traffico, di cui è centro il porto di Genova ».

Ecco pertanto questo documento:

Nota per l'onorevole Consiglio d'amministrazione.

Milano, li 11 dicembre 1881.

Colla nota 4 corrente n. 18,047, codesto onorevole Consiglio mi invita a riferire sulle condizioni attuali del passaggio dei Giovi e sulle probabilità future dipendenti dal completamento del porto di Genova, dall'apertura del Gottardo, e dai provvedimenti che si dovranno prendere riguardo alle ferrovie complementari.

In esito a tale richiesta, mi pregio esporre nella presente il risultato degli studii fatti sull'importantissimo argomento.

I. — L'attuale movimento del passaggio dei Giovi e il numero dei veicoli che ora salgono da Pontedecimo a Busalla, in confronto degli anni precedenti, con la distinzione dei giorni di lavoro massimo, minimo e medio, appare dal quadro seguente:

Numero dei veicoli (vetture e carri) che salirono i Giovi da Pontedecimo a Busalla negli anni dal 1874 *al* 1881.

ANNO	TOTALE dell'anno	MASSIMO di un giorno		MEDIA giornaliera	MINIMO di un giorno	
			giorno			giorno
1874	144,232			395		
1875	135,806			372		
1876	161,233	598	14/7	442	251	27/11
1877	168,432	620	4/8	461	212	26/12
1878	169,974	633	7/9	466	249	11/2
1879	191.988	772	12/7	526	217	5/5
1880	205,226	758	1/7	561	236	2/2
1881	199,464 (a tutto 9.mbre)	814	31/7	597	256	2/1

Osservazioni. — Il 28 settembre 1874 fu aperta la linea Savona-Bra-Acqui. — Il 21 settembre 1878 fu aperta la Stazione marittima di Savona. — Nel luglio 1881 fu aperta la calata di Santa Limbania nel porto di Genova.

Esaminando la colonna del movimento medio giornaliero, si vede come questo sia sempre andato crescendo più o meno rapidamente, eccezione fatta per l'anno 1875, in cui si verificò una diminuzione in confronto del precedente, e pel 1878, in cui il movimento fu quasi eguale a quello del 1877. Io sono d'avviso che la causa di questi risultati alquanto anormali sia principalmente da attribuirsi, prima all'apertura della linea di Savona, poscia a quella della Stazione marittima di detta città, potendosi ritenere per certo che il traffico avviatosi per la nuova linea e i carri caricati nella nuova Stazione marittima erano nella quasi totalità sottratti a Genova ed al passo dei Giovi.

L'aumento quindi che si verificò nel 1881, e che supera

di oltre il 50 per cento il movimento del 1874, se è già per sè stesso molto ragguardevole, lo è ancora più ove si consideri essersi anche dovuto paralizzare gli effetti della linea rivale.

Intanto scorgiamo nello stesso quadro, che il giorno 31 luglio 1881 sono saliti per la ferrovia da Pontedecimo a Busalla n° 814 veicoli.

Forse, con uno sforzo, questo numero avrebbe potuto essere ancora aumentato in quella stessa giornata, sino a raggiungere gli 860 pezzi. Ma è almeno dubbio se nel giorno seguente sarebbe ancora stato possibile di arrivare alla cifra di 814, poichè in varii altri giorni del luglio medesimo si era appena raggiunto il numero di 750.

Dobbiamo da ciò dedurre che nel luglio scorso il limite massimo della potenzialità della traversata ferroviaria dei Giovi è stato raggiunto, e che per sopperire alle esigenze sempre crescenti del traffico, alle quali non si può opporre un limite fisso ed insuperabile, è indispensabile ed urgente di provvedere perchè un maggior numero di carri possa valicare l'Appennino.

Si avverta che, durante il luglio scorso, si caricarono a Savona 165 crrri in media ogni giorno, i quali, nella quasi totalità, erano diretti al Piemonte per le valli della Bormida e del Tanaro, poichè sono passati alla Stazione di San Giuseppe circa 160 carri al giorno.

È quindi evidente che, se la ferrovia di Savona non esistesse, quei carri, in grandissima parte si sarebbero presentati al valico dei Giovi per avviarsi alla loro destinazione, e per conseguenza già da alcuni anni si sarebbe raggiunto il massimo limite della potenzialità del valico stesso.

Il tempo adunque di arrecare un sussidio alla linea dei Giovi è già venuto, poichè, senza aspettare l'aumento di traffico che tutti ci ripromettiamo dall'apertura della linea del Gottardo e dal compimento del porto di Genova, manca fin d'ora ogni margine nella potenza di trasporto di quel valico. Occorre di por mano sollecitamente alla costruzione della Succursale dei Giovi, già contemplata nella legge 29 luglio 1879 sulla costruzione di linee ferroviarie di complemento.

A quest'uopo, due distinti progetti si contendono la preferenza. L'uno si staccherebbe da Sampierdarena, e varcato l'Appennino sopra Voltri, entrerebbe nella valle di Stura, per passare quindi nelle valli dell'Orba e della Bormida, raggiungendo ad Alessandria la grande linea Torino-Genova. L'altro, staccandosi dalle vicinanze della Stazione di Rivarolo, si svilupperebbe nelle vallette laterali alla Polcevera, per modo da aver pendenze limitate al 15 per mille, e sottopassando ai Giovi nei pressi della galleria attuale, sboccherebbe in valle Scrivia, raccordandosi colla linea esistente alla Stazione di Busalla, o meglio ancora, secondo una successiva variante, ad un chilometro più in giù di Busalla, nel doppio scopo di abbassare di 9 metri il punto culminante e di trovare uno spazio convenientissimo per l'impianto di un'ampia Stazione.

Non è mio còmpito dire dei pregi dell'uno e dell'altro di questi progetti, nè istituire confronti sul loro costo, sul maggiore o minore raccorciamento che ne otterrebbero le merci dirette al Gottardo, ecc. ecc.; nè, anche volendolo, avrei in pronto gli elementi per farlo.

II. — Ma, per rispondere all'invito che mi è fatto, non posso astenermi dal prendere in esame le condizioni che ne risulteranno per la linea dei Giovi, secondo che sarà adottata piuttosto l'una che l'altra delle due combinazioni rivali. E prima di addentrarsi in questo esame, occorre fare una domanda: Dove erano diretti gli 814 veicoli, che passarono i Giovi il 31 luglio ultimo scorso? A questa domanda conviene cercare un'esatta risposta.

Di quei carri, soli 317 o poco più erano erano diretti da Novi alla volta di Alessandria; gli altri 497 furono avviati verso Tortona, diretti alla Lombardia ed all'Emilia, fatta eccezione per alcuni pochi, che si fermarono a Busalla e a Novi, o nelle Stazioni intermedie fra queste due.

Questa ripartizione non ci è data da un riscontro immediato fatto il giorno 31 luglio: chè, del resto, ove così fosse, si potrebbe attribuire il risultato ad un caso fortuito. Il risultato stesso si è invece ottenuto, applicando i coefficienti di ripartizione quali furono desunti da taluni riscontri fatti in varii giorni, scelti a periodi fissi ed in diversi mesi dell'anno, coefficienti che si possono ritenere nelle seguenti cifre:

0,39 pei veicoli diretti da Novi ad Alessandria; e
0,61 per gli altri. —

Se non ci contentiamo di queste cifre fornite da dati relativi al trasporto delle merci ed insieme a quello dei viaggiatori, e vogliamo spingere più innanzi le indagini per distinguere i due servizii, verremo a risultati alquanto diversi, ma molto più esatti.

Mentre il numero dei carri merci che varcano i Giovi andò sempre crescendo in questi ultimi anni, il numero delle carrozze rimase, per contro, quasi costante nella media giornaliera di 80, che entrano nella composizione di 11 treni viaggiatori, cioè 3 misti, 4 omnibus e 4 diretti; — e di queste 80 carrozze, 15 si fermano a Busalla, 2 sono avviate per Tortona a Milano, e 63 sono dirette da Novi per Alessandria.

Se ora, nel movimento generale dei veicoli, teniamo conto di questo elemento costante del servizio viaggiatori, e ripartiamo i soli carri merci fra il transito Novi-Alessandria e le destinazioni Busalla-Novi e Novi-Tortona, troveremo i nuovi coefficienti ridotti a 0.33 pei carri merci della 1ª direzione, e 0.67 per gli altri; e quindi diremo che il 31 luglio scorso furono avviati su Alessandria carri merci 0.33 (814 — 80) = 243, mentre rimasero fra Busalla e Novi, o furono diretti su Tortona, carri merci 0.67 (814 — 80) = 492. Ed aggiungendo a questi numeri quelli costanti delle carrozze, avremo con maggior esattezza, che il 31 luglio andarono da Novi ad Alessandria 305 veicoli, e rimasero fra Busalla e Novi, o si diressero su Tortona, veicoli 509.

Se adunque verrà prescelta la linea per le valli Stura ed Orba, e quando questa presenti dei reali vantaggi sulla linea attuale di valle Scrivia, la nuova linea potrà servire al traffico del Gottardo, che è ancora da creare, servirà a quel dato movimento di viaggiatori che le compete, ed avrà il 33 per cento del movimento merci, che oggi affluisce interamente a Busalla; sicchè, ove questa linea avesse già esistito il 31 luglio, essa avrebbe bensì dato passo ai 242 carri merci diretti ad Alessandria, ma ne avrebbe pur sempre lasciato il rilevante numero di 492 al piano inclinato da Pontedecimo a Busalla.

E, senza pure arrestarci a questo giorno di massimo lavoro, se consideriamo il lavoro dell'intero mese di luglio scorso, che è stato mediamente di 739 veicoli al giorno, ne ricaveremo che, indipendentemente dalla nuova linea della valle dell'Orba, i Giovi avrebbero pur sempre dovuto dare transito, durante quel mese, a 0,67 (739 — 80) = 442 carri per giorno.

Ma il servizio dei passeggieri ai Giovi non potrà, nè sopprimersi, nè diminuirsi in troppo forte proporzione, per l'apertura della linea dell'Orba. Io voglio ammettere che, nè sull'una, nè sull'altra linea, non sieno più mantenuti gli 11 treni in ascesa, che oggi si contano fra Pontedecimo e Busalla, e ciò con grave scapito dei viaggiatori di entrambe le linee; ma certamente i tre treni misti locali, ed almeno quattro altri treni pei viaggiatori di valle Scrivia fino a Novi e Frugarolo, o per la linea di Tortona diretti a Piacenza e Milano, dovranno essere conservati, e sono così 7 treni, che coi loro bagagliai daranno ai Giovi una costante di almeno altri 50 veicoli al giorno; laonde, anche con la linea dell'Orba in esercizio, si sarebbero pur sempre avuti ai Giovi nel luglio 1881 veicoli 492 al giorno, e 542 il 31 di quel mese.

Ora, chi ha tenuto dietro alla rapida progressione con cui crebbe il numero dei carri che valicano quel passo, può asseverare che nel giro di pochissimi anni, questi 492 carri, che rappresenterebbero ora il solo movimento pei bisogni locali e per quelli della Lombardia e dell'Emilia, raggiungeranno alla lor volta il limite massimo di 800 all'incirca. Con brevi osservazioni cercherò di appoggiare questa asserzione.

Altro dei fattori dell'aumento del movimento merci è stata la linea ligure di Levante; dopo l'apertura di questa strada, affluirono dalle provincie toscane alla valle alta e media del Po i carboni di legna, i legnami da lavoro e da

ardere, le corteccie per concerie, i ferri, ecc., e da ultimo i marmi industriali ed altri materiali da costruzione, che tendono sempre più ad accrescersi. Tutte queste merci affluiranno tanto più, non appena sia compiuto il riordino delle tariffe che si sta combinando fra le tre Amministrazioni ferroviarie, riordino che implicherebbe l'addizionamento delle distanze percorse sulle diverse reti per gli effetti dell'applicazione delle tariffe differenziali; il qual fatto, aggiunto al naturale aumento del traffico, porterà a Genova un numero sempre maggiore di carri destinati a traversare l'Appennino. E prima ancora che l'apertura della linea Spezia-Parma venga a moderare quest'incremento, pur troppo servirà all'uopo la scarsa potenza della linea Ligure, la quale quindi sarà il solo limite dell'aumento del traffico proveniente da quella parte.

Un incremento anche più ragguardevole sarà prodotto da altro fatto, d'indole diversa, ma di una evidenza, per così dire, palpabile: voglio accennare al progresso dei lavori del porto ed all'aumento delle calate. Dopo l'apertura del Passo Nuovo sino a questi ultimi mesi, nulla era venuto ad aumentare il numero dei carri che si potevano caricare a Genova: numero che era stato fissato in un convegno tenutosi sullo scorcio del dicembre 1879, presso la Prefettura di Genova, tra i rappresentanti l'Amministrazione ferroviaria e le rappresentanze del Commercio genovese, nella cifra di 400 carri al giorno fra i due scali di piazza Caricamento e di San Benigno. Ma, quando nel luglio scorso fu aperta al servizio la nuova calata detta di Santa Limbania, quel numero ha dovuto essere portato di un tratto a 500. Ed è appunto in conseguenza di ciò, che nel luglio scorso abbiamo vista esaurita la potenzialità della linea dei Giovi; sicchè non esito a dichiarare che sarebbe assolutamente inutile di accrescere i mezzi di carico nel porto, se prima non si fosse provveduto ad assicurare il transito attraverso l'Appennino di un maggior numero di carri; perchè altrimenti i carri caricati rimarrebbero ad ingombrare i binarii di Sampierdarena, causa di confusione e di conseguente minor lavoro.

È chiaro pertanto come, a misura che si apriranno nuovi binarii e nuove calate nel porto, e si farà luogo al carico di un maggior numero di carri, di altrettanto o quasi si accrescerà il numero di quelli che giornalmente si presenteranno per valicare i Giovi. E quando i lavori del porto avranno raggiunto un conveniente sviluppo, e così anche assai prima del loro compimento, si avrà una vera trasformazione nel modo di fare il servizio e nel tempo concesso per il carico e per l'esportazione delle merci. Senza bisogno di tener conto di quegli aumenti di traffico che tutti speriamo, pur calcolando solo sul numero attuale delle tonnellate, è evidente che nuovi rapporti si dovranno stabilire fra le domande del Commercio ed i mezzi di servizio da fornirsi dalla Ferrovia: converrà fissare dei limiti massimi, che sarebbero sembrati favolosi alcuni anni addietro, ma che dovranno essere reali, anche quando i limiti medii avessero a mantenersi invariabili o quasi.

Se dunque si tiene conto dell'aumento naturale del traffico, tanto per la via di mare, che per la linea della Liguria orientale; se calcoliamo per questa seconda gli effetti del rimaneggiamento delle tariffe, che riescirà a profitto delle lontane provenienze, e per la prima quelli della maggior prontezza dello scarico e delle stallìe singolarmente diminuite, ne concludiamo che, prima ancora che sia trascorso il tempo necessario alla costruzione della linea di valle Stura, si può essere certi che il numero dei carri merci destinati alla linea di Novi ed oltre nella direzione di Tortona avrà da solo raggiunto ed oltrepassato la potenzialità del piano inclinato da Pontedecimo a Busalla, laonde bisognerà provvedere nuovamente ad aprire uno sfogo al commercio per la Lombardia e pei Ducati.

IV. — Questa difficoltà non è sfuggita ai sostenitori della linea dell'Orba, poichè essi hanno suggerito di aumentare la potenzialità della linea attuale dei Giovi, nei riguardi del solo commercio con la Lombardia e l'Emilia, proponendo gli uni di aumentare il numero dei treni fra Pontedecimo e Busalla, gli altri di aggiungere un terzo binario fra Pontedecimo e la grande galleria. Poche osservazioni bastano pei primi; il loro suggerimento è davvero troppo semplice, per non supporre che avrebbe anche potuto venire in mente a coloro che sono di continuo alle prese colle difficoltà di quel servizio; e certamente, di fronte ad un movimento da 750 ad 800 veicoli al giorno, se fosse stato possibile, l'avrebbero adottato, anzichè ricorrere all'espediente disastrosissimo della tripla trazione. Non c'è quindi che a rimandare quei facili proponenti allo studio dell'orario di servizio pel movimento dei convogli da Pontedecimo a Busalla; e vedranno subito che, tenuto conto del numero dei treni viaggiatori in ascesa; tenuto conto delle prescrizioni di sicurezza sulla composizione dei treni pel numero e la posizione dei freni; tenuto conto delle tre locomotive che occorrono pei treni merci; tenuto conto della velocità rispettiva dei treni di diversa natura, e della distanza di tempo e di spazio che deve intercedere tra gli uni e gli altri, secondo la rispettiva velocità con cui superano le tratte da Pontedecimo al piano orizzontale e da questo a Busalla, nonchè della esigenza di lasciare un certo margine ai treni merci che precedono quelli viaggiatori, per riguardo a tutte le piccole eventualità che bisogna assolutamente prevedere onde questi non possano soffrire ritardi per causa dei primi; tenuto conto infine delle inevitabili esigenze della manutenzione e della necessità di far partire i treni sempre con la via libera, — non è possibile di aggiungere a quell'orario altri treni; poichè si hanno già dei convogli che si susseguono a distanza di 17 minuti, mentre ne occorrono 16 per percorrere la tratta più breve da Pontedecimo al piano orizzontale. Se poi si considera che i treni non possono viaggiare a caso, ma devono viaggiare ad orario fisso, e che i treni passeggieri, massime quelli che vengono da Pisa, possono arrivare in ritardo a Pontedecimo, o, anche arrivando in orario, hanno sempre da fare delle manovre per prendere dei carri che possono loro occasionare ritardi (come pure gli stessi treni merci che si manovrano e si compongono a Pontedecimo, possono essi stessi andar incontro a ritardi), si vede come sia facile, per poco questi ritardi si prolunghino, che il treno successivo perda il suo turno; e quindi se ne conchiude che l'attuale orario di servizio segna già un limite massimo di treni, che ben difficilmente si potrebbe oltrepassare.

Più seria e più pratica è l'altra proposta di aggiungere un terzo binario fra Pontedecimo e la grande galleria; tuttavia non sarebbe questa una soluzione accettabile, perchè troppo incompleta.

Tale provvedimento, il cui costo si valuta, non so con quale attendibile approssimazione, in cinque milioni, potrebbe, fino ad un certo punto, ristabilire l'equilibrio tra la richiesta di transito e la potenzialità della strada, quando con la linea di Ovada si fosse provveduto all'inoltro dei vagoni diretti per Alessandria; non bisogna tuttavia credere che con ciò si avrebbe una potenzialità indefinita: chè anzi, raddoppiando il binario di ascesa, si sarà ben lungi dal raddoppiare la potenzialità della linea, sussistendo pur sempre tutte le soggezioni delle manovre nelle Stazioni di partenza e di arrivo, e della traversata delle galleria.

Senza timore di esagerare, io ritengo che con quel mezzo termine la potenzialità dei Giovi sarebbe, a dir molto, accresciuta da 800 a 1,200 carri al giorno. Ora, per quanto grande, per quanto elevato sembri questo limite, accadrà al certo che possa un qualche giorno (più tosto e più spesso di quanto si creda) essere impari al bisogno; sicchè, da questo lato, la soluzione non sarebbe punto soddisfacente. Ma havvi un altro lato, oltre questo della potenzialità, che non bisogna trascurare: il lato cioè della economia e della sicurezza del servizio.

La pendenza del 35 per mille, che si riscontra fra Pontedecimo e Busalla (la quale, stante il grande movimento, obbliga pel rimorchio di 24 carri merci ad adoperare tre locomotive di montagna, del peso di 52 tonnellate per locomotiva, oltre a 20 tonnellate per tender, e così del peso complessivo di ben 216 tonnellate), costituisce nel servizio attuale una difficoltà delle più serie, che assolutamente bisogna correggere I 24 carri merci pesano all'incirca 300 tonnellate, e le tonnellate utili non sono guari più di 175; abbiamo adunque, per ogni tonnellata lorda di, treno $\frac{216}{300} = 0.72$ tonnellate di macchina e tender, e per ogni

tonnellata di peso netto $\frac{216}{175}$ = tonnellate 1 24 di macchina e tender.

Questi rapporti sono talmente esagerati, che non saprei in quale altro Esercizio si possa trovarne di simili. È noto poi come questo stato di cose sia causa di un rapido deterioramento del materiale fisso e mobile; sicchè riesce evidente che non sarebbe mai accettabile il consiglio di spendere la rilevante somma di 5 milioni per avere ancora la massima parte del traffico di Genova sopra una strada pericolosa e d'esercizio straordinariamente difficile e costoso; che se ciò si facesse, si dovrebbe poi ancora, per inevitabile necessità di cose, o tosto o tardi por mano alla costruzione della vera linea succursale ai Giovi.

V. — Se invece fosse prescelta l'altra combinazione di una linea da Rivarolo alla valle Scrivia nei pressi di Busalla, con pendenze ridotte al 15 per mille, e suddivisa da Stazioni di servizio in tratte di lunghezza non superiore ai 5 chilometri, si avrebbe allora una linea, che servirebbe ugualmente al transito della Lombardia e dell'Emilia ed a quello del Piemonte e del San Gottardo, e riescirebbe di un esercizio molto più facile, più economico e più sicuro dell'esercizio attuale, ed a maggior ragione del doppio esercizio che si avesse a fare sulla linea attuale e sulla linea di valle Stura.

Abbiamo visto, infatti, che attualmente sui Giovi, un convoglio di 24 carri merci è rimorchiato da tre locomotive di montagna, alla velocità di 16 chilometri all'ora; e si è ritenuto in cifra tonda di 300 tonnellate il peso dei 24 carri. Se ora teniamo conto del peso aderente di queste macchine di montagna, e della loro forza di trazione, vedremo che, sulla pendenza del 15 per mille, quei 24 carri potranno essere trascinati alla velocità di 24 chilometri da una sola di quelle locomotive. Da ciò consegue che i mezzi, dei quali si dispone ora sui Giovi, potranno fare sulla nuova linea un lavoro triplo dell'attuale, e gli 814 carri trasportati il 31 luglio scorso avrebbero potuto salire a 2,442, se quella linea avesse già esistito.

Ma, quando pure non si volesse ammettere un tale risultato tanto favorevole, pel fatto che in circostanze ordinarie non si ricorrerà alla tripla trazione, saremo ad ogni modo sicuri di non esagerare, asserendo che con quei mezzi e con quel personale si potrà pur sempre fare un lavoro di almeno 2,000 carri al giorno, lavoro cioè corrispondente a 2 volte e mezzo quello già ottenuto ai Giovi.

Aumentando poi le macchine ed il personale, e tenendo conto della maggiore velocità a cui potranno spingersi i treni, della minor distanza delle Stazioni per gli effetti della via libera, e facendo dei treni anche in tripla trazione, sarà facilissima cosa ottenere su questa linea almeno 2,500 carri nei giorni di grande agglomeramento. A questo lavoro si dovrà ancora aggiungere tutto quello che potrà farsi per l'attuale piano inclinato, che, essendo interamente liberato dal servizio dei viaggiatori, potrà vedere accresciuta la propria potenza sino almeno a 1,000 carri, ed avremo così la possibilità di portare in un sol giorno a Busalla 3,500 carri. E questo numero potrà ancora essere accresciuto collo spediente di adibire un solo binario pei treni merci discendenti, e destinarne tre per gli ascendenti Ma a questi ripieghi non avremo mai da ricorrere, perchè, prima che il traffico abbia raggiunto proporzioni tali da richiederli, le condizioni del commercio e delle ferrovie saranno tanto floride, che sarà facilissima cosa avere i mezzi per aprire nuovi sbocchi e nuove linee, il cui costo di costruzione potrebbe ora ritenersi come troppo gravoso e non corrispondente allo scopo.

Questa soluzione adunque della nuova linea per valle Scrivia, succursale alla linea attuale dei Giovi, ci rassicura completamente dal lato della potenzialità.

VI. — Nè, circa al costo del trasporto, l'effetto ne sarebbe meno soddisfacente. Abbiamo visto che per ogni tonnellata lorda di convoglio si ha attualmente tonnellate 0.72 di locomotiva, e che sulla nuova linea questo peso si ridurrà al terzo, cioè a tonnellate 0.24; avremo così un risparmio di tonnellate 0.48 di peso morto per ogni tonnellata di treno da trasportarsi ad un' altezza almeno di 300 metri. Si potrebbe, ciò posto, valutare al giusto l'economia del risparmiato lavoro meccanico del peso per l'altezza, lavoro che ascenderebbe per vagone a kilogr.tri $480 \times 300 = 144,000$, e per convoglio a kilogrammetri $24 \times 144,000 = 3,456,000$.

Ma io mi asterrò dall'addentrarmi in questo mare di cifre, di considerazioni e di ipotesi; e preferisco fare alcuni apprezzamenti di indole più pratica, e che, se non avranno il merito di una assoluta precisione, ci impediranno per altro di cadere in errori troppo gravi. Io mi sono domandato quanto costa ora un carro merci rimorchiato da Pontedecimo a Busalla, tenuto conto della spesa viva diretta della trazione e dell'enorme logorio che ne deriva al materiale mobile e fisso, e credo non esagerato l'indicare la detta spesa in lire tre e centesimi cinquanta (L 3 50) per carro. Ora sulla nuova linea con questa spesa potendosi rimorchiare tre vagoni, l'economia riesce di lire 2.33 per carro: ci basti tuttavia attenerci a limiti più bassi e calcolare sopra un'economia di sole lire 2.

Aperto il Gottardo, compiuto il porto di Genova, riformate le tariffe, supponiamo che il movimento medio giornaliero sia divenuto a Busalla di 1,000 carri, e con un massimo di 1,600 che possa farsi coi mezzi correnti, avremo giornalmente un'economia di lire 2,000, la quale si estenderà a tutto il movimento dell'Appennino ligure; e se a questa aggiungiamo il risparmio della doppia spesa fissa dell'esercizio, che avrebbe l'Amministrazione in caso che fosse costrutta la linea per valle Orba pel traffico di Alessandria e mantenuta la linea attuale pel traffico di Novi-Tortona, ognuno vede che questa economia varrebbe a compensare parecchie volte anche qualche abbreviamento di pochi chilometri, che si potesse realizzare con l'altra combinazione; e tutte queste economie facendosi sentire sull'intero traffico, l'Amministrazione ferroviaria ne avrà un singolare vantaggio, a cui farà partecipare l'intero Commercio con opportuni ribassi di tariffe; perchè è bene tener presente come siano i trasporti che si eseguiscono con minore spesa, quelli che possono ammettere più forti ribassi.

La maggiore regolarità e la maggiore sicurezza del servizio, che si avrà su quella nuova linea, non ponno neppure essere revocate in dubbio; basta, per convincersene, riflettere alla minore pendenza, che richiederà minor impiego di freni, ridurrà al terzo il peso morto del motore in confronto del peso del treno; dal che sarà conseguentemente ridotto il logorio del materiale rotabile e dell'armamento, e quindi più facile e più accurato potrà riuscirne il mantenimento Inoltre, evitando la triplice trazione ed in molti casi anche la doppia, si avrà un più sicuro e più utile impiego dei motori.

Finalmente, con questa nuova linea, il numero attuale di treni passeggieri potrà essere con generale vantaggio mantenuto fra Genova e Novi; diversamente dovrebbe essere ripartito fra le due linee con danno dei viaggiatori, poichè a conservarlo su entrambe quale ora è, ne avrebbe troppo scapito l'Amministrazione ferroviaria, per la loro diminuita utilizzazione

Il Direttore dell'esercizio
M. Massa.

SITUAZIONE DEI LAVORI
ALLA FERROVIA DEL GOTTARDO
al 31 marzo 1882.

In relazione al nostro numero del 12 aprile p. p., ricaviamo dall'ultimo Rapporto mensile N. 112, pubblicato dal Consiglio federale svizzero, la situazione dei lavori alla ferrovia del Gottardo al 31 marzo 1882.

I. *Grande Galleria del Gottardo.*

Durante il mese di marzo, i lavori abbracciarono, oltre la manutenzione del binario, la ricostruzione dell'anello di vôlta tra i profili 7537-7543 a partire da Göschenen (lavoro compiuto il 15 marzo), il congiungimento del

piedritto Est tra l'imbocco di Göschenen ed il profilo 1,000, l'asporto di quanto rimaneva ancora del binario in servizio del cantiere Nord, e finalmente, nello stesso cantiere, lo spazzamento definitivo della piattaforma dal lato Est del sotterraneo.

I conduttori definitivi d'aria e di acqua non sono ancora collocati.

Nel marzo furono cominciati gli escavi per il portale definitivo di Göschenen, ed i lavori di difesa della riva destra della Reuss presso l'entrata del tunnel. Quanto al prolungamento del tunnel all'imbocco Sud (m. 46.3), i lavori dovevano essere intrapresi durante il mese, come pure i lavori di compimento delle murature nell'interno del tunnel.

II. *Linee d'accesso alla grande Galleria.*

Alla fine di marzo, la situazione dei movimenti di terra, delle opere d'arte e delle gallerie, distintamente per le diverse linee in costruzione, era la seguente:

LINEE	Lunghezza delle sezioni	Lavori preventivati pel 1881	Lavori eseguiti a tutto marzo	p. 0/0
a) Movimenti di terra.	metri	metri cubi	metri cubi	
Immensee-Fluelen	31.980	960.900	1,008.830	105
Fluelen-Goeschenen	38.742	1,293.810	1,257.300	97
Airolo-Biasca	45.838	1,697.500	1,618.390	95
Cadenazzo-Pino	16.200	321.390	310.080	96
Giubiasco-Lugano	25.952	553.820	596.780	108
Totale	158.712	4,827.450	4,791.380	99
b) Murature.				
Immensee-Fuelen	31.980	51.530	47.330	92
Fluelen-Goeschenen	38.742	91.190	81.970	90
Airolo-Biasca	45.838	79.510	75.160	95
Cadenazzo-Pino	16.200	34.770	34.820	100
Giubiasco-Lugano	25.952	38.440	38.760	101
Totale	158.712	295.440	278.040	94

LINEE	Lunghezza comprese le teste (1)	VOLTA		PIEDRITTI (2)	
		Lunghezza prevista	Restano da eseguire	Lunghezza prevista	Restano da eseguire
c) Gallerie.	metri	metri		metri	
Immensee-Fluelen	5,586.50	5,364	—	10,597	—
Fluelen-Goeschenen	7,295.80	6,662	286	6,896	—
Airolo-Biasca	8,083.80	6,637	595	7,666	550
Giubiasco-Lugano	3,241.90	3,242	—	6,484	—
Totale	24,208.00	21,905	693	31,643	550

(1) Comprese le lievi modificazioni apportate successivamente ai progetti.
(2) Somma dei piedritti di destra e sinistra.

Osservazioni.

Fluelen Göschenen. — I lavori complementari d'allargamento e di muratura, intrapresi nella galleria di Naxberg, procedono con estrema lentezza, e non possono essere terminati prima dell'apertura dell'esercizio. Nelle gallerie di Rohrbach e di Leggistein, gli analoghi lavori furono cominciati nei primi giorni di aprile, e dovranno esser compiuti per la metà di maggio, al pari di quelli che restano da eseguire nella galleria di Pfaffensprung.

Airolo-Biasca. — I lavori di allargamento complementare, cominciati nelle gallerie elicoidali, furono spinti vivamente durante il mese di marzo. Essi sono compiuti per le gallerie di Freggio e di Piano Tondo, e potranno esserlo facilmente nel mese di aprile pegli altri due sotterranei. Le murature fecero egualmente in marzo notevoli progressi; essi sono compiuti nel tunnel di Piano Tondo, e tutto lascia prevedere il loro compimento in tempo opportuno per le altre gallerie, compresa quella di Travi, ove l'avanzamento dei lavori lasciava in passato a desiderare.

Restano ancora da compiersi circa 1,300 m. corr. di acquedotto nelle quattro gallerie elicoidali, cioè una lunghezza pressochè eguale a quella eseguita entro il mese di marzo. La pulitura delle pareti lasciate pel momento senza rivestimento, non è ancora compiuta in nessuno di questi sotterranei.

L'importo dei lavori eseguiti a tutto il mese di marzo su ciascuna delle linee d'accesso risulta come segue:

LINEE	Preventivo del febbraio 1881	Importo dei lavori eseguiti in base ai prezzi del contratto	
		Totale	per cento del preventivo
Immensee-Fluelen .... Fr.	11,145,300	8,232,400	74
Fluelen-Goeschenen..... »	22,425,900	17,567,200	78
Airolo-Biasca............. »	23,254,700	18,091,500	78
Cadenazzo-Pino.. .... »	2,436,900	1,657,800	68
Giubiasco-Lugano....... »	8,127,200	5,637,800	69
Totale Fr.	67,392,000	51,186,700	76

Il numero degli operaj impiegati in media per ciascun giorno di lavoro durante il mese di marzo risulta dal seguente prospetto:

LINEE	Gallerie	Altri lavori	TOTALE
Immensee-Fluelen........ N.	»	115	115
Fluelen-Goeschenen........ »	172	281	453
Airolo-Biasca................ »	1226	238	1,464
Cadenazzo-Pino .... »	»	124	124
Giubiasco-Lugano.......... »	11	314	325
Totale N.	1,409	1,072	2,481

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Sappiamo che S. M. il Re ha firmato, il 4 del corrente mese, il Decreto, col quale la Compagnia Reale delle ferrovie Sarde è autorizzata a fare una nuova emissione di 10,000 Obbligazioni, a tenore dell'articolo 15 della Convenzione approvata con la legge 20 giugno 1877, n. 3910 (serie 2ª).

Le nuove Obbligazioni saranno al portatore, del valore nominale di 500 lire, fruttanti l'interesse annuo del 3 0[0]. Saranno rimborsate alla pari, mediante estrazione a sorte, nel termine di 94 anni.

Secondo informazioni che abbiamo luogo a credere esatte, il Ministero della guerra avrebbe dichiarato

che l'esecuzione di una ferrovia da Genova per Val d'Orba ad Alessandria, con diramazione da Ovada per Acqui ed Asti, è di grande importanza militare. Il tracciato, che si vorrebbe adottare, sarebbe quello progettato dall'ing. Bosco.

Siamo informati che la Deputazione provinciale di Milano ha rivolte vive istanze al Ministero dei lavori pubblici per ottenere che i lavori di costruzione della ferrovia da Gallarate a Laveno, pei quali la Provincia anticipa i fondi necessarii, siano spinti colla maggiore attività possibile, affinchè la linea stessa possa essere aperta all'esercizio nei primi mesi del prossimo anno.

Sappiamo che il Direttore delle linee Novara-Pino e Gallarate-Laveno, onor. Giambastiani, ha presentato al Ministero dei lavori pubblici, per approvazione, due distinti progetti, relativi: il primo alla fornitura degli scambii e crociamenti occorrenti per la ferrovia Gallarate-Laveno, il secondo alla fornitura delle rotaie necessarie per l'armamento della linea stessa.

Il sig. ingegnere Emilio Olivieri ha presentato istanza al Ministero dei lavori pubblici per ottenere la concessione della costruzione e dell'esercizio di due tronchi di strada ferrata economica: l'uno da Menaggio a Porlezza, della lunghezza di 13 chilom., e l'altro dal Confine svizzero presso Fornasette a Luino, lungo 5 chilometri.

L'ing. Olivieri ha pure presentati i relativi progetti tecnici.

La Deputazione provinciale di Pesaro ha ripresentato al Ministero dei lavori pubblici il progetto da essa fatto studiare per la ferrovia Sant'Arcangelo-Urbino-Fabriano, unitamente allo studio di due varianti al progetto stesso, nei tratti dalla Smirra al Moreilo, fra Cagli e Pergola, e dal Foglia a Sant'Arcangelo pel Montefeltro.

Su le due preaccennate varianti il Consiglio provinciale di Pesaro ha già deliberato in senso favorevole.

Dall'Ufficio tecnico governativo incaricato degli studii per la ferrovia Civitanova-Macerata è stato presentato alla superiore approvazione il progetto di appalto per la costruzione degli scambii e relativi crociamenti occorrenti nelle Stazioni del tronco della detta ferrovia compreso fra Porto Civitanova e Morrovalle.

Sappiamo che l'Amministrazione delle strade ferrate dell'Alta Italia ha fatto opportune proposte al Ministero dei lavori pubblici circa i lavori di ampliamento della Stazione di Oleggio, in dipendenza dell'innesto nella Stazione medesima della linea da Novara a Pino. La Direzione dell'esercizio è stata autorizzata a provvedere alla esecuzione dei lavori anche in pendenza dell'approvazione ministeriale della relativa spesa.

L'Amministrazione stessa ha pure approvata la spesa necessaria per l'aggiunta di piastre intermedie nell'armamento delle linee Torino-Susa, Torino-Genova e Genova-Ventimiglia.

L'Amministrazione stessa ha disposto che d'ora in poi, alle spedizioni di numerario da Vienna al Levante, in transito per Venezia, sia solamente applicata la tassa sul valore, anche quando il peso delle spedizioni stesse avesse ad eccedere il limite stabilito dalla relativa tariffa.

Ci scrivono da Milano:

L'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia ha approvata una Convenzione conclusa coll'*Hôtel d'Europe* in Torino per la vendita nell'albergo stesso dei biglietti di viaggio.

— Diamo i risultati del bilancio consuntivo dell'esercizio delle Strade ferrate dell'Alta Italia nell'anno 1881, approvato da S. E. il Ministro dei lavori pubblici:

Prodotti.

Viaggiatori	L.	43,819,024.44
Trasporti a g. v.	»	12,877,033.34
Trasporti a p. v.	»	57,041,531.47
Prodotti diversi	»	4,578,990.89
	L.	118,316,580.14

Spese.

Spese generali	L.	4,578,776.13
Servizio della manutenz. e dei lavori	»	17,745,109.44
Servizio della trazione e del mater.	»	26,168,370.71
Servizio del traffico	»	24,330,292.23
Conti correnti delle Società private	»	5,109,656.11
Sommano le spese a .	L.	77,932,204.62
Prodotti netti dell'esercizio .	»	40,384,375,52
	L.	118,316,580.14

Sappiamo che la Deputazione provinciale di Udine ha chiesta al Governo la concessione, in base all'art. 18 della legge 29 luglio 1879, della costruzione della ferrovia da Udine a Portogruaro per Palmanova e Latisana (V. *Notizie ferroviarie italiane*).

L'Amministrazione della ferrovia Sicula Occidentale Palermo-Marsala-Trapani ha presentato all'approvazione ministeriale il progetto per lo stabilimento di una fermata a Sferracavallo, al chilometro 11 + 600 della detta ferrovia, e cioè fra le esistenti Stazioni di Tomaso Natale ed Isola delle Femmine.

Ci scrivono da Lucca che quella Deputazione provinciale ha fatto vive premure al Ministero dei lavori pubblici affinchè voglia emettere al più presto possibile le sue definitive risoluzioni sulla concessione del *tramway* da Lucca ai Bagni di Lucca.

L'Ufficio centrale pel servizio del materiale e trazione delle Strade ferrate Romane ha diramate apposite istruzioni al personale dipendente riguardo al modo di riparare ai guasti che possono manifestarsi nelle locomotive in corsa, ed a quello di servirsi dell'apparecchio per il controvapore, destinato a regolare la discesa dei treni nelle forti pendenze.

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 1° al 6 maggio corrente:

Fu approvato un progetto di appalto per la costruzione del tronco Quincinetto-Verres, della ferrovia di 2ª categoria da Ivrea ad Aosta;

Furono pure approvati i progetti riflettenti:

La costruzione del fabbricato definitivo della Stazione di Rapallo, lungo la ferrovia Spezia-Genova;

Il riordino e l'ampliamento della Stazione di Pescia, lungo la ferrovia da Pisa a Pistoia:

L'aggiunta di un terzo binario nella Stazione di Corniglia, lungo la ferrovia Spezia-Genova;

L'impianto di una ferrovia economica Bologna-Budrio-Portomaggiore;

L'impianto ed esercizio di una tramvia a vapore da Roma a Ciampino;

L'impianto ed esercizio di una tramvia a vapore da Lucca a Pescia;

E così pure un progetto di massima per l'impianto di una ferrovia a sezione ridotta da Napoli a Pozzuoli ed a Cuma.

><

Il *Giornale dei lavori pubblici*, nel suo numero del 3 corr., ha stampato un lungo e vivace scritto contro l'ing. S. Fadda, a proposito degli articoli sui Freni continui da lui pubblicati nel *Monitore delle Strade ferrate* del novembre 1881, e di altri da lui pure pubblicati nell'*Ingegneria civile e industriale*, rilevando alcune differenze di giudizii tra quelli e questi, e confutando particolarmente i primi negli argomenti addotti contro il freno Hardy ed a favore del Westinghouse.

Senza punto entrare nella questione essenzialmente tecnica e nelle diversità di giudizio attribuite all'egregio nostro amico ing. S. Fadda (il quale saprà, volendo, rispondere, appena sia di ritorno dalla importante missione all'estero, testè affidatagli dall'Amministrazione ferroviaria dell'Alta Italia, a cui egli appartiene con stima generale), ci restringiamo a far notare al *Giornale dei lavori pubblici*, che gli articoli pubblicati nel *Monitore* del novembre 1881 sono, ad ogni modo, anteriori alla definitiva decisione di far eseguire degli esperimenti comparativi tra gli accennati due sistemi di freni continui.

Del resto, il *Monitore*, conservandosi sempre imparziale ed alieno da qualsiasi polemica od interesse personale, non mancherà di riferire a suo tempo i risultati degli esperimenti diretti a vantaggio della sicurezza dei viaggiatori sulle nostre ferrovie, ed applaudirà, qualunque possa essere il sistema che finalmente venisse adottato.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie Romane. — La *Gazz. Uff.* del 2 corrente ha pubblicato il seguente R. Decreto, in data 20 aprile p. p., controfirmato dai ministri Magliani e Zanardelli:

« Veduta la legge 29 gennaio 1880, n. 5249 (serie 2ª), colla quale fu approvata la Convenzione stipulata dal Governo colla Società delle Strade Ferrate Romane, in data 17 novembre 1873, col relativo Atto addizionale 21 novembre 1877, non meno che la Convenzione del 26 aprile 1879, circa il riscatto delle dette ferrovie;

« Visto l'art. 2 del precitato Atto addizionale, secondo cui le Azioni garantite già Livornesi, emesse dalla Società suddetta, devono convertirsi in rendita consolidata 5 per cento, in ragione di L. 23.10 per ciascuna;

« Visto l'art. 23 del Regolamento per l'Amministrazione del Debito pubblico, approvato con Reale Decreto delli 8 ottobre 1870, n. 5942 (serie 2ª), col quale furono stabilite le serie delle iscrizioni al portatore del Consolidato 5 0/0.

« Visto il R. Decreto 27 novembre 1881, n. 504 (serie 3ª), col quale fu autorizzata l'iscrizione nel Gran Libro del Debito pubblico della rendita occorrente per il cambio delle Azioni della Società delle Ferrovie Romane;

« Sulla proposta del nostro Ministro Segretario di Stato per le finanze, *interim* del tesoro,

« Abbiamo decretato e decretiamo:

« *Art.* 1. Il cambio delle Azioni garantite già Livornesi, della Società delle Strade Ferrate Romane, in rendita consolidata, sarà eseguito a cura della Direzione generale del Debito pubblico, alla quale i titoli, che rappresentano le dette Azioni, dovranno essere consegnati direttamente alla sua sede, o trasmessi per mezzo dell'Intendenza di finanza di Firenze.

« La rendita, da consegnarsi in cambio delle Azioni, sarà prelevata da quella iscritta in esecuzione del R. Decreto del 27 novembre 1881, n. 504 (serie 3ª).

« *Art.* 2. Quando la quantità di rendita, da darsi in cambio al presentatore delle Azioni, non corrisponda esattamente ad un multiplo di L. 5, e così non sia possibile di consegnarla in cartelle per tutta la quantità dovuta, l'Amministrazione del Debito pubblico, per la frazione mancante emetterà e gli consegnerà un titolo speciale provvisorio, sotto la denominazione di certificato interinale al portatore, che avrà la stessa decorrenza di godimento delle cartelle date in cambio.

« *Art.* 3 I certificati interinali saranno poi cambiati con rendita al portatore, da prelevarsi pure da quella indicata all'art. 1, allorchè si presenteranno riuniti in quantità sufficiente a raggiungere una rendita non minore di L. 5. Per la frazione che dalla riunione sovravanzasse, si rilasceranno altri certificati interinali.

« All'occasione di questo cambio, si pagheranno le rate semestrali della rendita portata dai certificati, o colla consegna delle cedole scadute sulle cartelle che si daranno in cambio, o con Buoni a vista.

Art. 4. I certificati interinali saranno conformi al modello, visto d'ordine nostro dal Ministro delle finanze ed *interim* del tesoro, e depositato insieme al presente decreto negli Archivii generali del Regno ».

Ferrovie complementari. — Alle ore 10 antim. del 15 corr., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma, si addiverrà all'incanto per lo appalto di provviste occorrenti all'armamento di varii tronchi delle ferrovie complementari del Regno, per il complessivo importo di L. 140,000.

Il tempo utile per la consegna è di mesi tre dal giorno dell'ordinazione; i luoghi di consegna sono diversi, a termini del Capitolato

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire allo incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 7,000, ed in lire 14,000 la definitiva, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Si ha poi da Roma, 5:

La Giunta parlamentare, che esamina le tabelle del progetto di riparto delle ferrovie di seconda e terza categoria, finì stamane l'esame degli articoli della legge.

Essa stabilì di sospendere le deliberazioni sulle questioni riguardanti il riparto proposto dal ministro Baccarini del fondo destinato all'esecuzione delle linee di seconda, terza e quarta categoria; il cambiamento di linea da una ad altra categoria; l'ammissione di altre linee nelle categorie suddette; ed il modo di accelerare l'esecuzione delle linee mediante anticipazioni ai costruttori, salvo il diritto al Governo di rimborsarsi in un determinato numero di anni.

Ferrovia Viterbo-Attigliano. — In seguito alla diminuzione di L. 5.17 per cento fatta in tempo utile sul presunto prezzo di L. 1,193,225 88, ammontare del deliberamento susseguito all'asta tenutasi il dì 5 aprile p p., per lo appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Viterbo-Attigliano, fra i chilometri 29+500 e 31+112, ivi compreso il ponte a travata metallica sul Tevere (escluse le espropriazioni stabili e la provvista dei ferri d'armamento e del materiale

fisso), si procederà alle ore 10 ant. del 16 corr., presso il suddetto Ministero, al definitivo deliberamento a chi risulterà il migliore oblatore, in diminuzione della presunta somma di L. 1,131,536.10, a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto.

I lavori dovranno essere compiuti nel termine di anni due, a decorrere dal giorno in cui se ne intraprenderà la consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 60,000, ed in L. 118,300 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia Parma-Spezia. — In seguito alla diminuzione di lire 5 per cento fatta in tempo utile sul presunto prezzo di L. 371,458, ammontare del deliberamento susseguito all'asta tenutasi il 17 aprile u. s., per lo appalto delle opere e provviste occorrenti per la costruzione dei fabbricati delle Stazioni, case di guardia, chiusura di piazzali e dei passaggi a livello nel tronco da Parma a Fornovo della ferrovia Parma-Spezia, si procederà, alle ore 10 ant. del 16 corrente, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Parma, simultaneamente, al definitivo deliberamento a chi risulterà il migliore oblatore, in diminuzione della presunta somma di L. 352,885.10, a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto.

I lavori dovranno intraprendersi tosto dopo la regolare consegna, per dare ogni cosa compiuta nel termine di mesi cinque.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 15,000, ed in L. 40,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia Roma-Bologna. — Leggiamo nella *Gazzetta dell'Emilia*, del 5:

Iersera, nella loggia della Borsa, il comm. ing. Antonio Zannoni sviluppò il suo progetto di una ferrovia direttissima da Bologna a Roma, dinnanzi ad una riunione di ben 200 cittadini, e fu vivamente applaudito.

L'assemblea deliberò di costituire un Comitato per promuovere l'esecuzione della linea, e votò un ordine del giorno di plauso all'ing. Zannoni.

La presidenza onoraria del Comitato venne conferita al Sindaco, comm. Tacconi, e furono nominati a presidente effettivo l'ing. cav. Alessandro Maccaferri, ed a vicepresidenti l'ing. cav. Alfonso Audinot ed il cav. Achille Sassoli-Tomba, con la facoltà ad essi di aggregarsi quel numero di consiglieri che crederanno opportuno.

L'ing. Zannoni comunicò molti telegrammi di adesione pervenuti da Roma, da Firenze, e da molte località lungo la progettata linea.

Ferrovia Faenza - Firenze. — Leggesi nella *Nazione*:

La Commissione esecutiva del Comitato popolare per la ferrovia Faenza-Firenze si adunava domenica 7 corrente, presso l'avv. Luciano Luciani, per ricevere il sig. ing. A. Zannoni di Bologna, e conferire sulla opportunità di una cooperazione alla proposta del Comitato costituitosi in quella città per una linea ferroviaria diretta coll'alta Italia e con Roma.

Nacque da quella conferenza un lungo, animato e fraterno scambio di idee, al seguito del quale la Commissione, riservata al Comitato, da cui emana, qualsiasi definitiva risoluzione, e rese le dovute grazie al Comitato bolognese per le ricevute comunicazioni, nominava una Sotto-Commissione, composta dei sigg. ing. Odoardo Vitta, ing. Augusto Zannoni di Firenze ed avv. Tommaso De Cambray Digny, con incarico di esaminare la detta linea nelle sue relazioni dirette o indirette coll'interesse della nostra città, ponendosi a quest'effetto in comunicazione col Comitato bolognese, per riferire in una nuova adunanza, e quando fosse il caso, presentare la sua relazione e le sue proposte al Comitato in generale adunanza.

L'avv. Luciani informava, dopo ciò, la Commissione che, per sicure notizie recentemente ricevute sui lavori della linea Faenza-Firenze, mentre era già in corso l'appalto della galleria dell'Appennino, tra breve sarebbe stato dal benemerito Ministro dei lavori pubblici appaltato il tronco Vaglia-Firenze, che comprende la galleria di Pratolino e compie definitivamente i voti della nostra città.

Ferrovie venete complementari. — Nella seduta del 29 aprile p. p., il Consiglio provinciale di Udine approvava, con 22 voti contro 21, la seguente proposta di quella Deputazione provinciale:

« Nell'intendimento di dare completa esecuzione alla deliberazione del Consiglio provinciale, presa nella seduta del 21 aprile 1881, la Deputazione provinciale delibera di fare al Consiglio provinciale le seguenti *Proposte*:

« *a*) di concorrere nella domanda e nella spesa per la costruzione della ferrovia di terza categoria da Portogruaro per Casarsa e Spilimbergo a Gemona, assieme alla Provincia di Venezia ed a termini dell'art. 5 della legge 29 luglio 1879, n. 5002 serie (2ª), nella misura ed alle condizioni contenute nella Convenzione preliminarmente conchiusa nel giorno 17 aprile 1882 fra la Deputazione provinciale di Udine e la Commissione provinciale ferroviaria, nominata dal Consiglio provinciale di Venezia nella sua tornata del 23 gennaio 1882;

« *b*) di chiedere al Governo, a nome della Provincia di Udine, ed a termini dell'art. 18 della succitata legge 29 luglio e dell'art. 5 della successiva 5 giugno 1881, la concessione della costruzione e dell'esercizio della linea di IV categoria da Udine per Palma, S. Giorgio Latisana, San Michele e Fossalta a Portogruaro; ritenuto il concorso della Provincia di Venezia nella misura ed alle condizioni contenute nella succitata Convenzione 17 aprile 1882, la quale, considerandosi come parte integrante della presente deliberazione, viene in ogni sua parte approvata; e ritenuto pure il concorso dei Comuni della provincia di Udine, direttamente interessati per un terzo dell'onere relativo;

« *c*) di concorrere colla Provincia di Treviso, ed altri enti interessati, alla costruzione della linea da Casarsa a Motta, e di chiedere, occorrendo, la concessione relativa, a termini dell'art. 18 della ridetta legge 29 luglio 1879, ed allegando a *forfait* d'una o più Imprese la costruzione e l'esercizio, semprecchè l'onere che sarà per derivarne alla Provincia non sia maggiore di L. 300 per chilometro all'anno e per 35 anni: fermo il contributo del Comune di Azzano X di L. 1,300 e per 35 anni;

« *d*) di concorrere nella costruzione della linea da Udine a Cividale, semprecchè un'Impresa assuntrice ne ottenga dal Governo la concessione di costruirla ed esercitarla, a termini della legge 29 luglio 1879, e semprecchè non ne derivi alla Provincia un onere maggiore di lire 10,500 all'anno per 35 anni, ed i Comuni direttamente interessati assumano e regolarmente si obblighino a sostenere ogni onere maggiore;

« *e*) di accordare un sussidio ai Comuni della Carnia di L. 12,000 all'anno e per 35 anni, semprecchè taluno di essi, isolatamente od uniti in Consorzio, costruiscano o facciano costruire ed esercitare una strada ferroviaria economica o *tramway* a vapore da Tolmezzo ai Piani di Portis;

« *f*) di accordare un sussidio di L. 10,000 all'anno e per 35 anni nel caso di costruzione ed esercizio per parte delle Comuni interessate di una ferrovia economica o *tramway* a vapore da Udine a San Daniele;

« *g*) che le strade carreggiabili attualmente provinciali da Casarsa a Spilimbergo, da Udine a S. Daniele e da S. Vito a Motta, e così le attualmente nazionali da Udine a Cividale, da Piani di Portis a Tolmezzo, e da Porto a Casarza, che per effetto della costruzione delle progettate ferrovie fossero comprese nell'elenco delle provinciali, abbiano a passare ad esclusivo carico dei rispettivi Comuni, autorizzata ora per allora la Deputazione provinciale ad attivare le pratiche relative;

« *h*) di autorizzare la Deputazione provinciale a stipulare, per il meglio dell'interesse della Provincia, tanto gli atti di concessione dal Governo delle linee alle lettere *b* e *c*, quanto il contratto d'appalto a *forfait* per la costruzione ed il contratto a rischio ed utile dell'appaltatore per l'esercizio delle linee stesse, ed infine il contratto relativo

alla ferrovia indicata alla lettera *d*; ritenuto però che il contributo o quoto di concorso della Provincia per le linee alle lettere *b, c, d, e, f*, non debba incominciare a decorrere a carico della Provincia che dall'esercizio delle linee medesime.

« Siccome poi le proposte sopra concretate sono fra loro inscindibili, così l'ordine del giorno da votarsi dal Consiglio dovrebbe formularsi come segue:

« Udita la relazione della Deputazione provinciale, il Consiglio delibera di approvare le proposte della Deputazione stessa contenute nella sua deliberazione presa nella seduta del 18 aprile 1882; e resta incaricata la Deputazione stessa di tutte le pratiche esecutive necessarie, dandone comunicazione a suo tempo al Consiglio ».

— Il *Giornale di Udine* annunzia poi che il 5 corrente, tra la Deputazione di Udine ed i rappresentanti della Società Veneta, è stato firmato il contratto per la costruzione delle suddette ferrovie (V. *Nostre Informazioni*).

Ferrovia Venezia-Bassano. — In una riunione, tenutasi domenica scorsa a Castelfranco, ed alla quale intervennero le rappresentanze dei Municipii di Mestre, Spinea, Zelarino, Scorzè, Salzano, Noale, Piombino, Castelfranco, Altivole e Trebaseleghe, fu deliberato di appoggiare presso i relativi Consigli comunali la formazione di un Consorzio per la costruzione della linea ferroviaria diretta da Mestre a Castelfranco, secondo il progetto Tatti, semprecchè il Comune di Venezia mantenga l'offerta, altra volta deliberata, del concorso con annue L. 11,000 per 35 anni. La spesa dovrebbe quindi essere sostenuta per 6[10 dallo Stato, e pegli altri 4[10, due terzi dalla Provincia di Venezia, che già li votò, ed il residuo terzo dagli altri interessati nel Consorzio, e dal Comune di Venezia col concorso suindicato. Questo terzo da contribuirsi dai Comuni sarebbe di circa L. 360,000, le quali, affrancate in 35 anni nella ragione del 7 0[0, corrisponderebbero a L. 21 mila all'anno, delle quali 11 mila andrebbero a carico di Venezia, e 10,000 a carico dei Comuni consorziati e delle Provincie di Padova e di Treviso per la parte di esse toccata dalla ferrovia.

Nella stessa seduta fu inoltre deliberato di appoggiare il proseguimento diretto della ferrovia da Castelfranco a Bassano, passando per Loria, Godego e Rossano, dove alla Stazione di Cazzola si farebbe capo colla ferrovia che da Cittadella va a Bassano; per tal modo la congiunzione con Bassano e Primolano sarebbe accorciata di altri 10 chilometri, oltre a quelli che si risparmiano recandosi direttamente a Castelfranco. La ferrovia da Castelfranco a Cazzola non importerebbe che 9 chilometri, e le spese per sopperirvi si calcolerebbe di ottenerle coi ribassi presumibili d'asta sulla costruzione dei 32 chilometri della ferrovia Mestre-Castelfranco.

Ferrovie Como-Varese-Laveno e Malnate-Saronno. — In seguito alla Convenzione stipulata il 26 scorso gennaio coi Ministri delle finanze e dei lavori pubblici, per la concessione alla Provincia di Como della costruzione ed esercizio di una strada ferrata da Como a Varese e Laveno con sussidio dello Stato, ed altra da Malnate a Saronno senza alcun sussidio (Convenzione da noi pubblicata nel nostro n. 15 a. c.), la Deputazione provinciale di Como invita tutti coloro che volessero aspirare al detto appalto, a presentare entro il corr maggio le loro offerte, che dovranno essere vincolate all'osservanza della Convenzione governativa, all'annesso Capitolato d'oneri e relativi progetti tecnici, visibili nell'Ufficio della Deputazione medesima.

Del Decreto Reale di concessione, come della Convenzione e Capitolati, sarà anche data comunicazione a richiesta degli aspiranti.

Tramways nella provincia di Brescia. — Leggesi nella *Provincia di Brescia*, del 6 corrente:

La tramvia Brescia-Montichiari-Castiglione andrà in attività nella seconda quindicina di maggio.

La linea, meno alcune opere di nessun momento alla Stazione, è già pronta, e potrebbe essere aperta subito; ma occorrono ancora alcuni giorni, a causa del ritardo frapposto dalle officine di Nivelle nella fabbricazione del materiale mobile commesso. Finora non sono arrivate che quattro vetture.

L'esercizio comincierà subito per tutto il tratto Brescia-Montichiari-Castiglione

I lavori del proseguimento per Mantova saranno bentosto intrapresi, avendo il concessionario assunto di fare le opere di adattamento stradale per le due deviazioni di Medole e di Volta.

Tali lavori si presume che saranno compiuti nel periodo di sei mesi, e quindi nel prossimo novembre Brescia sarebbe ferroviariamente congiunta con Mantova.

Tramways di Vercelli. — Scrivono da Vercelli, 2, al *Corr. della Sera*:

Abbiamo in vista una nuova linea di *tramways*, che diverrà presto un fatto compiuto. Un potente capitalista della vostra città, rappresentato qui da uno degli uomini vercellesi più intraprendenti, ha domandato la concessione della nuova linea di *tramway*, che, partendo da Vercelli, attraversa una parte del ricco ed ubertoso suo circondario, e si biforca per un lato nella Lomellina, attraversando la Sesia, e per l'altro arriva a Casale. I paesi del Vercellese percorsi dal nuovo *tramway* sono: Prarolo e Pezzana a breve distanza, Stroppiana, Caresana e Meotta dei Conti, proprio nell'interno dell'abitato. Di qui il *tramway* si dividerebbe per le due direzioni sopra accennatevi.

Non ho certamente bisogno di dirvi che il nuovo mezzo di comunicazione verrebbe a redimere un'intiera zona di ubertosissimo territorio dalla difficoltà in cui si trova presentemente di trasportare i suoi prodotti. I Comuni che ne godrebbero sono in gran parte dei più ricchi del nostro circondario; sicchè, data specialmente l'ipotesi nell'inoltramento del *tramway* nella Lomellina, non v'ha dubbio che la nuova linea sarebbe capace di splendidi frutti. Il nostro Municipio per conseguenza, che fu sempre così largo coi *tramways* e che vede l'utile certo a cui va incontro Vercelli, concederà, si dice, un congruo sussidio, atto ad assicurare la pronta esecuzione dell'impresa.

Il progetto del *tramway* è del nostro ing. Vallia, al quale va data lode per la costanza e la tenacia con cui resistette per tanto tempo, anche con sacrificii materiali non dispregievoli, all'indifferenza dei più.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — La *Gazz. Ticin.*, del 2 corr., scrive:

Coll'aprirsi dell'esercizio della ferrovia del Gottardo al 1° giugno p. v., dalle Stazioni ferroviarie wurtemberghesi di Stoccarda, Heilbronn, Ulma, Friedrichshafen e Rottweil verranno rilasciati dei biglietti diretti per l'Italia, via del Gottardo. Dalla Stazione di Stoccarda poi saranno rilasciati dei biglietti di andata e ritorno fino a Milano, per la durata di 30 giorni; inoltre si stanno studiande due nuovi viaggi circolari, partendo da Stoccarda, via S. Gottardo, con ritorno per il Brennero o pel Semmering e viceversa, della durata di 45 giorni.

Secondo le tasse inscritte nella tariffa già elaborata, le tasse per viaggiatori in partenza da Stoccarda, via Immendingen–Gottardo, sono assai più favorevoli che usando la linea Ulma-Brennero. Ecco un paragone in proposito:

			Via Brennero		*Via Gottardo*	
			1ª classe	2ª classe	1ª classe	2ª classe
Stoccarda-	Milano	Fr.	90.75	66.95	56 —	39.50
»	Torino	»	105.70	77.40	71.10	50 10
»	Genova	»	107.85	78 90	71.30	50.20
»	Venezia	»	87 30	64.55	82.70	58.20
»	Firenze	»	102.95	75.50	94.20	64.10
»	Roma	»	133.20	96.50	121 80	85.40
»	Napoli (per Firenze)	»	160.50	115.25	149.40	104.30

In tali circostanze, è a prevedersi che i biglietti diretti tra Stoccarda e le Stazioni italiane, via Brennero, saranno assai diminuiti, e così pure i biglietti Milano-Stoccarda

per lo Spluga. I biglietti diretti sulla linea Hanau-Eberbach-Stoccarda (nuova linea, che sarà aperta nel maggio corrente), che serve alle relazioni della Germania del nord, offrirà un sensibile abbreviamento della strada per Francoforte.

— La stessa *Gazzetta Ticinese* scrive:

Fino dal 30 aprile p. p., il tronco Rothkreuz-Immensee è terminato, e venne assunto dalla Società della ferrovia del Gottardo; come è noto, questo tronco è stato costrutto dalla Società della Ferrovia centrale.

Sono già giunte a Rothkreuz da Esslingen due macchine ad otto ruote accoppiate. I treni materiale, con carbone, oggetti di compimento, ecc., saranno ora instradati a destinazione verso le montagne. Le gallerie a spirale sulla rampa meridionale — nelle gole di Dazio e della Biaschina — saranno completamente armate nel corso della seconda settimana di maggio.

— Ecco finalmente il programma officiale emanato dalla Direzione del Gottardo per la festa inaugurale:

21 *maggio* — Treno straordinario per gli invitati dell'Italia e del Cantone Ticino: Partenza da Milano, ore 8.30 pom.; arrivo a Lucerna, 7 ore di sera.

Treno straordinario per gli invitati tedeschi e svizzeri: Partenza da Basilea, ore 5.30 pom.; arrivo a Lucerna, ore 8.10 sera.

22 *maggio* — *Lucerna*, 10 ore ant.: A tempo bello, escursione sul lago, eventualmente passeggiata sul Rigi per gli ospiti tedeschi ed italiani.

5 ore sera: Ricevimento degli invitati tedeschi, italiani e svizzeri per parte del Consiglio federale e della Direzione del Gottardo all' *Hôtel National*.

6 ore sera: Banchetto allo *Schweizerhof*

9 ore sera: Illuminazione, fuochi artificiali.

23 *maggio* — *Convoglio inaugurale da Lucerna a Milano*:

7 ore ant., partenza del primo treno da Lucerna; ore 7.25 ant., partenza del secondo treno da Lucerna; ore 7.50 ant., partenza del terzo treno da Lucerna.

Soste ai punti più interessanti della linea, con rinfreschi a Göschenen.

Ore 2,30 pom.: Pranzo a Lugano.

Partenza del convoglio inaugurale da Lugano: 5 ore sera primo treno; 5.15 partenza del secondo treno; 5.30 partenza del terzo treno.

24 *maggio* — *Milano:* Il programma delle feste in Milano sarà pubblicato più tardi.

25 *maggio* — *Ritorno da Milano a Lucerna:* ore 9.15 ant., partenza del primo treno straordinario da Milano; 9.40 partenza del secondo treno straordinario.

7 ore di sera: Arrivo del primo treno straordinario in Lucerna; 8.20 arrivo del primo treno straordinario a Zurigo; 7.35 arrivo del secondo treno straordinario in Lucerna.

Ferrovie francesi. — Leggesi nel *Bulletin du Tunnel du Simplon*:

Il tronco Thonon-Evian, riva sinistra del lago Lemano, sarà aperto all'esercizio il 1° giugno p. v. Quanto al tronco Evian-Saint Gingolph (frontiera francese), gli studii sono compiuti, e l'inchiesta amministrativa si farà in breve. La ferrovia passerà in tunnel dietro le cave di Meillerie.

Per collegare Saint Gingolph, testa di linea della Parigi-Lione-Mediterraneo, con Bouveret, testa di linea della Compagnia Svizzera Occidentale-Sempione, resteranno da costruire 4 chil. sul territorio svizzero, sui quali le espropriazioni ed i movimenti di terra sono già in gran parte eseguiti.

Il raccordo stesso delle ferrovie francesi e svizzere avrà luogo a Saint Gingolph. Esso formò oggetto della Convenvenzione internazionale sottoscritta a Parigi il 27 febbraio a. c., e che fu ratificata dalle Autorità legislative dei due paesi. Secondo questo trattato, il raccordo sarà effettuato in conformità di un piano e di un profilo stabiliti nella conferenza tecnica tenuta l'8 ottobre 1881 a Ginevra. Il Governo francese assicurerà l'esecuzione del ponte sulla Morge alla frontiera dei due Stati. La Stazione comune sarà costrutta al Bouveret, territorio svizzero. Sarà però costrutta un'altra Stazione a Saint Gingolph sul territorio francese, più vicina che sarà possibile alla frontiera. I lavori saranno diretti sui due territorii in modo che la intera linea da Evian al Bouveret possa essere aperta all'esercizio al più tardi pel 1° ottobre 1885.

Tunnel sotto la Manica. — Malgrado l'opposizione che incontra in Inghilterra, il progetto del tunnel sotto la Manica progredisce verso la sua realizzazione. Leggesi, infatti, nel *Journal des Débats* del 21 aprile p. p.:

La Società costruttrice di Batignolles ha compiuto la grande macchina perforatrice del colonnello Beaumont, che dev'essere impiegata nel perforamento delle gallerie preparatorie pel tunnel sottomarino dal lato francese.

Prima della sua spedizione al cantiere di Sangatte, presso Calais, ove deve funzionare, partendo dal fondo dei pozzi già scavati, la macchina venne oggi esaminata nelle officine ove fu costrutta. Il signor Léon Say, Ministro delle finanze; il signor Daubrée, ispettore generale delle miniere, membro dell'Istituto; il signor Mention, ing. in capo della Ferrovia del Nord; il signor Duval, amministratore delegato, altri membri del Comitato di direzione della Società francese, e parecchi ingegneri vi assistevano.

Le disposizioni speciali della macchina ed il suo carattere di potenza e solidità hanno molto colpito gli astanti; il movimento nel vuoto fu appieno soddisfacente.

Nel cantiere di Sangatte codesta macchina sarà posta in moto coll'aria compressa, ottenuta mercè le installazioni perfettamente organizzate dai signori Saulter, Lemonnier e Cie, ed ora pienamente compiute.

Il colonnello Beaumont, che fece colla Società francese un primo contratto per l'esecuzione di 1,500 m. di galleria, calcola di ottenere colla nuova macchina un avanzamento da 20 a 25 m. in 24 ore, cioè più che triplo dei massimi avanzamenti ottenuti al Moncenisio ed al Gottardo, ove, è vero, le roccie presentavano composizioni diverse ed una durezza assai maggiore.

Ferrovie austriache. — Secondo il *Neues Wiener Tageblatt*, il Ministro del commercio desidera che i negoziati relativi al riscatto della ferrovia Principe-Imperiale-Rodolfo sieno terminati prima del 1° luglio prossimo. Se si dee prestar fede allo stesso giornale, il Governo sarebbe disposto a concedere una rendita fissa di fior. 9 50 per azione. Il Consiglio d'amministrazione, dal canto suo, domanda che il debito fluttuante non entri punto nella fissazione di codesta rendita, il che aumenterebbe naturalmente il tasso in modo abbastanza sensibile.

Ferrovie turche. — Si ha da Costantinopoli, in data 25 aprile, che la Commissione nominata dal Sultano per istudiare le riforme da introdursi nell'Asia ha tenuto, il giorno innanzi, la sua prima seduta, sotto la presidenza di Achmet Muktar pascià. La Commissione era composta di dieci membri, fra i quali Tewfik, Alì Nizami e Namyk pascià, e i signori Wettendorf, Goescher e Bertram, e i Ministri dei lavori pubblici e del commercio.

La Commissione si occupò particolarmente dei lavori che urge d'intraprendere nell'Asia Minore, e si pronunciò in favore di una linea ferroviaria per Bagdad. La linea partirà da Scutari d'Asia, attraverserà diagonalmente l'Asia Minore, tenendosi, per quanto è possibile, lontana dalla frontiera russa. Dopo Siva, essa prenderà la direzione del sud, e seguirà un corso fra il Tigri e l'Eufrate fino a Bagdad. Un'altra linea importante partirà da Scutari, descriverà un semicircolo, e si riunirà poi alla linea principale nella vallata della Mesopotamia.

La Commissione si pronunciò pure in favore della costruzione di parecchie strade dalla ferrovia alle coste.

I poteri della Commissione sono però limitati. Essa può prendere una decisione soltanto per ciò che concerne le linee, ma non ha la facoltà di scegliere fra le varie Compagnie tedesche, francesi ed inglesi, che fanno proposte per la costruzione delle ferrovie.

Ferrovie dell'Algeria. — L'inaugurazione della linea strategica da Mezbat-Sfid a Maeheria (117 chilom.), costrutta dalla Compagnia Franco-Algerina per conto dello Stato, ebbe luogo l'11 aprile p. p, alla presenza delle Autorità militari e civili della provincia di Orano. Cominciata

il 7 agosto 1881, questa linea era interamente compinta il 2 aprile, malgrado i rigori di un estate e di un inverno egualmente eccezionali.

La rapidità dell'esecuzione di quest'opera fa il massimo onore alla Compagnia Franco-Algerina, che n'era stata incaricata, ed al cui ingegnere in capo, signor Fousset, il Governo non tardò a conferire la croce di cavaliere della Legion d'onore.

Codesta prontezza di esecuzione dimostra una volta di più i vantaggi del binario ridotto in confronto dell'ordinario, per le strade di comunicazione in regioni accidentate come l'Algeria. Il binario ristretto risponde, infatti, a tutti i bisogni del traffico, e presenta una considerevole economia nella costruzione.

Ferrovie spagnuole. — Non si attende che la votazione della legge di concessione da parte delle Cortes per cominciare i lavori della importante ferrovia economica Oviedo-Santander. Questa linea avrà 1 m. di scartamento, ed uno sviluppo di 216 chilometri, di cui 3,300 m. in 15 gallerie. Le fermate e Stazioni sommano a 40. I lavori sono calcolati in 18 milioni.

Ferrovie nel Giappone. — All'*Osservatore Triestino* del 1° maggio scrivono dal Giappone:

Il Governo giapponese ha accordato ad una Società la concessione per la costruzione di una ferrovia, il cui tronco principale andrà da Tokio, Capitale dell'Impero con un milione di abitanti, ad Amowori, che ne dista 472 miglia inglesi. La ferrovia attraverserà i distretti più importanti per la produzione della seta e del riso, e sarà esente da imposte. Il Governo stesso procederà alla espropriazione dei fondi per conto della Società, e pagherà gli interessi delle Azioni durante i lavori di costruzione. Notisi che un breve tronco ferroviario unisce già da qualche tempo Tokio con Yokohama, che n'è il porto.

Notizie Diverse

Bonifica dell'Agro romano. — Il 4 corr., sotto la presidenza dell'on. Pianciani, si è riunita a Montecitorio la Commissione parlamentare per la bonificazione dell'Agro romano. Erano presenti gli on. Lugli, Carpegna, Berardi Tiberio, Marchiori, Trompeo e Ruspoli Emanuele. Dopo lunga discussione, la Commissione deliberò di sentire in proposito i Ministri dei lavori pubblici e dell'agricoltura.

Esposizione campionaria a Genova. — Fu, a suo tempo, annunciata la relazione che il cav. G. B. Villa presentava alla Società patria d'incoraggiamento alle arti ed alle industrie nella Liguria, perchè in occasione dell'apertura del Gottardo si tenga in Genova un' Esposizione campionaria.

Quella patriottica idea ha fatto strada, poichè Provincia, Comune e Camera di commercio aderirono alla proposta, e si formò una Commissione composta dei delegati di questi tre enti, unitamente a quelli della Società patria succitata.

Questa Commissione si è, il 3 corrente, riunita per la prima volta, ed ha nominato a presidente il senatore Boccardo, a vice-presidente il marchese Gavotti, ed a segretario l'avv. Bo; quindi deliberava la nomina di una Sotto-Commissione di cinque membri, da scegliersi dalla Presidenza, con incarico di formulare il programma di una Mostra campionaria universale, da tenersi in Genova all'epoca in cui la linea del Gottardo sarà compiuta col tronco Pino-Chiasso.

Cotonificio veneziano. — Leggiamo nel *Sole*:

A giorni comincierà la costruzione dell'edificio, che dovrà servire al nuovo Stabilimento di cotonificio veneziano in Campo di Marte, di cui si è a suo tempo parlato.

Lo Stabilimento dovrà comporsi di 4 corpi di fabbrica, in ognuno dei quali saranno posti in opera 25,000 fusi, e dovrà cominciar a funzionare o alla fine dell'anno corrente od al principio del 1883; per ora non lavoreranno che soli 25,000 fusi. Mano mano poi che si aumenterà la clientela dello Stabilimento, verrà aumentata anche la produzione fino a 160,000 fusi.

Ogni corpo di fabbrica avrà un motore proprio, affatto indipendente, ed ogni motore avrà la forza nominale di 700 cavalli.

Per l'impianto del Cotonificio, furono già versati due decimi del capitale, cioè 2 milioni; un altro decimo, cioè un milione, si verserà nel mese venturo, e quindi si emetteranno dei certificati provvisorii delle Azioni.

La direzione tecnica generale dello Stabilimento verrà affidata all'ingegnere Gustavo Stamm, svizzero, il quale, oltrecchè meccanico distinto, è anche *filatore* espertissimo.

La riuscita di questa grandiosa impresa, è specialmente affidata al barone Eugenio Cantoni, il quale, come è già noto, è una vera capacità industriale di prim'ordine.

Baia d'Assab. — Giovedì scorso, col vapore della Società Florio-Rubattino, è partita da Napoli, diretta alla baia d'Assab, la Commissione tecnica, mandata colà dal Governo italiano coll'incarico di fare gli studii e rilievi occorrenti per la costruzione di un porto e di un faro in quella località.

La Commissione è presieduta dal comm. Dionisio, ispettore del Genio civile, e sono con lui gl'ing. Biglieri e Luiggi.

La Commissione si tratterrà ad Assab non meno di tre mesi, e compilerà una relazione, da presentarsi al Governo, sulla possibilità ed opportunità di quei lavori, e sulla spesa per essi occorrente.

Il lavoro della Commissione sarà agevolato dagli studii e dalle carte già fatte sul luogo dal comandante De Amezaga, nel suo lungo soggiorno alla baia d'Assab.

I membri della Commissione saranno protetti, nel loro soggiorno ad Assab, dal legno da guerra *Ettore Fieramosca*, che li fornirà di viveri e di acqua.

Taglio dell'istmo di Corinto — Si ha per telegrafo dal Pireo, 4:

Oggi s'inaugurarono solennemente i lavori del taglio dell'istmo di Corinto dalla parte di Calamaki.

V'intervennero tutti i membri della Famiglia reale di Grecia, i Ministri, il Corpo diplomatico e molti deputati.

Il Re ha posto la prima pietra delle costruzioni; la Regina ha dato fuoco alla prima mina d'escavazione.

L'ex-generale ungherese Stefano Türr, autore del progetto e direttore dei lavori, fu festeggiatissimo dalla Autorità e dalla popolazione.

Ebbe quindi luogo un gran banchetto, in cui Curtopassi, ministro d'Italia, sedeva alla destra della regina.

Alla sera, grande illuminazione, la quale è riescita veramente magica; però si ebbe a deplorare una disgrazia, essendosi capovolta una barca nel porto e rimasta annegata una guardia.

— L'esecuzione del taglio dell'istmo di Corinto non incontrerà alcune difficoltà, nè avrà a lottare contro le sabbie mobili dell'istmo di Suez, nè contro gli ostacoli naturali, come l'arginatura di un fiume o la traversata di una catena di montagne come a Panama. La lunghezza del canale di Suez è di 164 chilometri; a Panama la distanza da un mare all'altro è di 73 chilom. Il canale di Corinto non presenta che una lunghezza di 6,342 metri.

Una parte del taglio si fa in terreno di alluvione, e 3,700 metri trovansi nelle terre arenose e nei calcari teneri, la cui altezza media non raggiunge più di 45 m. In seguito alla natura di tali terreni, le spese di manutenzione del canale saranno poco rilevanti.

Il canale sarà in linea retta, a cielo aperto, ed i suoi sbocchi nei golfi incontrano, a 200 m. dalla riva, delle acque tranquille e profonde. La traversata del canale sarà dunque sempre rapida e facile. Il tracciato è analogo a quello ideato dall'imperatore Nerone, e si approfitta quindi dei lavori già intrapresi dai Romani. Il canale di Corinto avrà, come quello di Suez, 8 m. di profondità e 22 di larghezza al fondo.

Mare interno nell'Algeria. — I giornali francesi del 6 recano:

Stamattina vi fu, presso il Ministero degli affari esteri, la prima adunanza generale della grande Commissione di

50 membri incaricata d'esaminare la creazione di un mare interno in Algeria, al sud del dipartimento di Costantina e della Tunisia.

Presiedeva il sig. Freycinet, assistito dai tre Ministri: Léon Say, Varroy e generale Billot.

Erano presenti tutti i membri della Commissione.

La seduta si è aperta con un breve discorso del presidente del Consiglio.

Dopo diverse osservazioni, la Commissione si è divisa in tre Sotto-Commissioni: la 1ª per l'esame delle condizioni pratiche di esecuzione; la 2ª per la parte fisica, meteorologica ed igienica del progetto; la 3ª per le conseguenze politiche e commerciali.

Ciascuna delle Sotto-Commissioni si è tosto riunita nel locale all'uopo assegnato, ed elesse i membri dei rispettivi Ufficii. La prima elesse a presidente il sig. Sadi Carnot, ed a vice-presidente il sig. Lesseps; la seconda, il signor Dumas a presidente, ed il generale Favé a vice-presidente; la terza, il sig. Alberto Grévy a presidente, ed i generali Chanzy e Gresley a vice-presidenti.

I signori Jusserand, Rolland e Paléologue, segretarii della Commissione generale, furono designati alle funzioni di segretarii presso ciascuna delle tre Sotto-Commissioni.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii, nella scorsa settimana, non diedero materia a transazioni importanti, ma importante fu per essi la relativa saldezza de' corsi. Le Azioni della Società delle Meridionali vennero quotate a 468 per liquidazione, ed a 470 fine maggio: prezzo ridotto per ultimo a 468; le Obbligazioni stazionarie sul 274.50; i Boni sul 547. Le Sarde, della serie A, stazionarie a 272.50; la serie B a 275.50; le nuove a 271.50 e 271.75. Tutte le altre Obbligazioni ferroviarie rimasero nominali al prezzo della precedente ottava.

A Parigi, le Azioni Lombarde, dacchè venne fissato il dividendo (primo dividendo toccato ad esse dopo il 1874) di 4 franchi, piegarono da 313 a 309; le Obbligazioni meglio tenute si elevarono da 287 a 289; le Obbligazioni Vittorio Emanuele rimaste a 277; le Azioni Ferrovie Romane a 148; le Obbligazioni relative a 275.

CONVOCAZIONI

Società anonima Ferrovia Santhià-Biella. — Gli azionisti sono convocati pel giorno 25 corr. in Torino (Borsa di commercio), in assemblea ordinaria, per la relazione del Consiglio d'amministrazione e del Consiglio di revisione sull'esercizio 1881, per il rifacimento della massicciata ed armamento della linea, e per la nomina di consiglieri; ed in assemblea straordinaria, per modificazioni allo statuto sociale.

Società livornese per la fabbricazione della soda — Gli azionisti sono riconvocati in adunanza generale pel giorno 30 corr. in Livorno, sede sociale (via Banca, 2), collo stesso ordine del giorno già pubblicato.

VERSAMENTI

Strada ferrata di Pinerolo — Gli azionisti sono invitati a fare il versamento del 7° ed 8° decimo, cioè L. 50 per Azione, presso il Banco Sconto e Sete in Torino dal 20 a tutto maggio corrente.

Avvisi d'Asta

Il 16 corr., presso la Direzione d'artiglieria del Laboratorio di precisione di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della provvista di chilogr. 10,000 ottone in verghe e di chilog. 2,300 di tubi di ottone, per la complessiva somma di L. 3.,240. Consegna entro giorni 35. Deposito cauzionale L. 3,200 in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Marano sul Panaro (prov. di Modena), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 1° tronco della strada consorziale fra Vignola, Marano sul Panaro e Pavullo, detta delli *Grotti di Festà*, compreso fra Marano e Cà Bonettini, della lunghezza di metri 1,820.80, per la presunta somma di L. 29,255.50. Deposito interinale L. 1,400, cauzione definitiva L. 2,800, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Il 18 detto mese, presso il Municipio di Canosa di Puglia (prov. di Bari), si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto dei lavori di basolamento e sistemazione delle strade della città di Canosa di Puglia, per il presunto importo di L. 171,368.03. Deposito interinale eguale al 40° del prezzo d'asta, cauzione definitiva eguale al 20° del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Il 19 detto mese, presso la Prefettura di Mantova, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione di una panconatura metallica e relativi meccanismi per la manovra ed interclusione della Conca di Navigazione sul Mincio a Governolo, in Comune di Roncoferrano, in diminuzione dell'importo di L. 52,903.80, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 30 giorni dalla consegna. Deposito interinale L. 3000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Caltanissetta, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto dei lavori di distribuzione nell'interno della città delle acque di Geraci e Geracello, comprendenti tanto le opere murarie, quanto la fornitura e posa dei tubi di ghisa ed accessorii, in diminuzione della complessiva somma di L. 322,250, così ridotta pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 17,500, cauzione definitiva L. 35,000, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Lecce, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale manutenzione, col sistema a semplice provvista, della strada provinciale Francavilla-San Giorgio, per la presunta annua somma di L. 11,000. Deposito interinale L. 800, cauzione definitiva L. 2,000, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Il 20 detto mese, presso il Municipio di Palombara-Sabina (prov. di Roma), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria, che dalla frazione Stazzono conduce alla provincia Maremmana Inferiore, per il presunto importo di L. 12,000. Lavori da eseguire entro 10 mesi dalla consegna. Deposito interinale L. 400, cauzione definitiva L. 1,000, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di latrine nel palazzo dello stesso Ministero presso la via della Vite, per la presunta somma di L. 16,930. Lavori da eseguire entro 120 giorni dalla consegna. Deposito interinale L. 200, cauzione definitiva L. 1,700, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso il Municipio di San Quirico (prov. di Genova), si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della costruzione della strada consortile obbligatoria, che dalla provinciale presso il Ponte sul Secca a Morigallo, Comune di San Quirico, va a raggiungere quella di Pedemonte, sul prezzo ridotto di L. 42,225.58. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 23 detto mese, presso il Municipio di Pianezza (prov. di Torino), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada Pianezza-Torino, limitato ai tronchi sui territorii di Pianezza e Collegno, per il presunto importo di L. 37,357.39. Condizioni d'asta e Capitolato visibili alla Segreteria comunale, ed in Torino presso l'architetto Simonetti (via Mascara, 3).

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Stradella (prov. di Pavia), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un nuovo Cimitero monumentale sul colle detto Monte, compresa la strada d'accesso, per il presunto importo complessivo di L. 83,379.14. Lavori da eseguire entro 10 mesi dalla consegna. Deposito interinale L. 5,450, cauzione definitiva lire 8,500, ambidue in moneta legale o rendita D. P.

Appalti deliberati.

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto, per conto dell'Impresa Marco Visconti, la costruzione dei ponti della linea ferroviaria Novara-Saronno-Seregno.

G. PASTORI *Direttore-proprietario, responsabile.*

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

PER LA FORNITURA D'OLIO D'OLIVA

L'Amministrazione delle Ferrovie Romane volendo procedere all'accollo per la fornitura di Chilog. 130,000 di Olio di Oliva, di cui Chilog. 80,000 per il magazzino di ROMA, e Chilog. 50,000 per il magazzino di FOLIGNO, apre una gara a schede segrete per coloro che credessero concorrere a tale fornitura, da effettuarsi a norma del relativo Capitolato, in data 25 Marzo 1879, il quale è visibile presso la Direzione generale in Piazza Vecchia di S. M. Novella, N. 7, primo piano, e nelle Stazioni di *Firenze, Livorno, Siena, Foligno, Napoli, Roma, Terni* e *Ancona.*

Le offerte potranno esser fatte per la quantità totale di ogni magazzino o per lotti di almeno 10,000 Chilog. Esse offerte dovranno pervenire, con lettera d'accompagnamento, alla Direzione generale suddetta in Firenze, non più tardi delle ore 12 merid. del dì 16 maggio p. v. Sulla busta contenente l'offerta dovrà esservi l'indicazione:

Offerta per fornitura d'Olio d'Oliva.

L'apertura delle offerte sarà fatta dal Comitato di Sorveglianza, il quale si riserva di scegliere quella o quelle che gli sembreranno migliori ed anche di non accettarne veruna qualora non le giudichi convenienti. Non sarà tenuto conto delle offerte includenti condizioni diverse da quelle stabilite nel relativo Capitolato.

Ogni concorrente, nell'atto della presentazione dell'offerta, dovrà fare nella Cassa dell'Amministrazione un deposito di L. 15 di rendita del Consolidato Italiano per ogni 10,000 chilog. d'Olio pei quali intende concorrere.

Il prezzo dell'Olio dovrà essere scritto in tutte lettere e in cifre nella offerta, e questa dovrà pure indicare le Stazioni dalle quali si domanda di spedire l'Olio a forma dell'Art. 3.° del Capitolato.

Firenze, 25 Aprile 1882.

LA DIREZIONE GENERALE.

CITTÀ DI TORINO

AVVISO DI SECONDO INCANTO

Alle ore due pomeridiane di martedì 23 maggio 1882, nel civico Palazzo, si procederà a nuovo esperimento d'asta, col metodo della licitazione orale ad estinzione di candela vergine, per la **vendita,** precedentemente annunziata, **in due distinti Lotti,** dello **Stabilimento dei Molini** proprii della Città, detti **di Dora o dei Molassi** e dei *Fabbricati e Locali* detti *dei Forni.*

Il Lotto primo comprende: Lo Stabilimento dei Molini detti di *Dora o Molassi*, composti di fabbricati e siti annessi, della superficie di metri quadrati 6764 circa, con annesso salto, servito da corso d'acqua di proprietà municipale, che, derivato dal torrente Dora al luogo detto *la Pellerina,* dopo aver soddisfatto agli altri oneri pubblici e privati, coll'aggiunta delle acque del Canale detto della *Ficca Nuova o Meana*, parimenti derivato dalla Dora, attraversa lo Stabilimento da ponente a levante, e che, tenuto conto delle eventualità naturali e convenzionali, può risultare in media sino a litri cinquemila duecento per ogni minuto secondo, con una caduta di oltre metri *tre;* compresi i meccanismi ed accessori, con 42 palmenti mossi da 18 ruote, ed i fabbricati e locali per uso di magazzini e lavoratura di farine.

Il Lotto secondo comprende: I Fabbricati e dipendenze detti *i Forni*, della superficie di metri quadrati 4886 circa, composti di una manica semplice a due piani verso pubblico vicolo, di altra manica centrale a tre piani contenenti i forni, e di due navate laterali ad un piano; dell'Oratorio di San Martino, e di tettoie con annesso uso di forza motrice, di quattro cavalli teorici circa, sul canale scaricatore di quello detto delle Fontane.

La vendita tanto dei Molini quanto dei Forni, uniti o separati, viene fatta nello stato in cui si trovano, sotto le condizioni, avvertenze e riserve tenorizzate nel relativo Capitolato approvato dal Consiglio comunale in adunanza del 28 novembre 1881.

L'acquisitore potrà valersi della forza motrice e dello Stabilimento costituente il Lotto primo, per macinazione di cereali o per qualsivoglia altra industria; e dello Stabilimento costituente il Lotto secondo, per qualunque uso.

Per essere ammesso a far partito, ciascun oblatore dovrà, prima dell'apertura dell'asta, fare un *deposito cauzionale* in titoli al portatore della Città o del Debito pubblico dello Stato italiano, *corrispondente* in valore effettivo *al decimo dei singoli Lotti o dei Lotti riuniti*, cui l'oblatore intenda di applicare. Il Sindaco potrà, per detto deposito, accettare un Buono pagabile a vista, al suo ordine, passato da un Istituto di credito o da una Ditta di notoria solvibilità; il tutto però a solo esclusivo giudizio del Sindaco stesso, e senza possibilità nè di reclamo, nè di osservazione.

Il deposito sarà devoluto al Municipio, ed il Buono a vista sarà pagato all'ordine del Sindaco, tuttavolta che il deliberatario, nel termine di giorni otto dopo il deliberamento definitivo, non si presenti a stipulare l'atto di riduzione in regolare contratto; e ciò senza bisogno di alcun atto nè giudiziale, nè stragiudiziale.

L'incanto verrà aperto:

Quanto al Lotto primo, sulla somma di Lire **420,000** per l'area e pel fabbricato; oltre al pagamento del **canone annuo** fisso di **L. 9000** per la concessione ed uso della annessa forza motrice.

Quanto al Lotto secondo, sulla somma di Lire **140.000;** oltre il pagamento del **canone** fisso **annuale** di L. **120** per la concessione ed uso della annessa forza motrice.

Gli aumenti dovranno farsi, pel Lotto primo, sul prezzo capitale di L. 420,000 in somma non minore di L. 1000. — Gli aumenti sul prezzo del Lotto secondo non potranno essere minori di L. 500.

Prima di aprire l'incanto, il Sindaco deporrà sul tavolo una scheda suggellata in cui sarà dichiarato il *minimum* di aumento al prezzo d'asta; e, sempre che gli aumenti fatti dagli oblatori non agguaglino o non superino detto *minimum*, il Sindaco potrà dichiarare deserto l'incanto.

Il Lotto dello Stabilimento dei Molassi verrà posto all'asta pel primo, e qualora le offerte vengano a raggiungere il *minimum* fissato come all'articolo precedente, si porrà all'asta il Fabbricato e locali dei Forni costituente il Lotto secondo; in difetto, l'asta sarà dichiarata deserta e non si procederà più all'incanto del detto secondo Lotto.

Verificandosi il deliberamento di ambidue i Lotti, questi verranno riuniti e si porranno immediatamente all'asta sul complesso dei due prezzi risultati dai singoli deliberamenti.

Qualora non vi sia offerta in miglioramento del prezzo dei singoli deliberamenti sui Lotti riuniti, s'intenderà fermo il deliberamento dei Lotti separati; salvo gli aumenti nei modi e termini di legge.

Trattandosi di secondo incanto, la vendita sarà deliberata quand'anche non vi sia che un solo offerente per ciascun Lotto.

Il tempo utile (fatali) per presentare offerta d'aumento, non inferiore del vigesimo al prezzo complessivo di aggiudicazione dei due Lotti riuniti od ai singoli prezzi di aggiudicazione dei due Lotti separatamente deliberati (a seconda dell'esito che sarà per avere l'incanto), scade alle ore **undici antimeridiane di venerdì nove giugno 1882.**

Il Capitolato delle condizioni coll'annesso Piano è visibile nell'Ufficio municipale X (Lavori pubblici).

Tutte le spese relative alla presente vendita, comprese quelle di stampa, di pubblicità e di inserzioni ufficiali, sono a carico del deliberatario o dei deliberatari in proporzione.

COSTRUZIONI METALLICHE E FONDERIA

G. ROCHETTE E C.

TORINO, via Cigna, N. 1. — VALDOCCO

Macchine varie — Turbine — Ruote idrauliche — Trasmissioni — Caldaie a vapore — Torchi idraulici — Torchi da vino — Pompe — Getti in ghisa.

Lavori per Strade ferrate e Imprese di costruzioni — Scambi e crociamenti — Ruote di Vagoni — Vagonetti — Piattaforme — Ponti — Tettoie, ecc. ecc.

Macchine per Cartiera e Ceramica

Ufficio tecnico per studii, progetti ed impianti

Materiale d'occasione: Macchine fisse, locomotive, locomobili, caldaje, piattaforme, grù, pompe centrifughe e Letestù, ecc.

Onorificenze — Medaglia d'Oro: Parigi 1878 — Milano 1881 — Bergamo 1878 — Cremona 1880

Medaglia d'argento: Parigi. — Milano. — Venezia. — Bergamo

Medaglie di Bronzo: Parigi — Firenze. — Padova. — Forlì

SOCIETÀ ITALIANA
DEI
CEMENTI E DELLE CALCI IDRAULICHE
CON OFFICINE
IN BERGAMO — SCANZO — VILLA DI SERIO — PRADALUNGA
COMENDUNO E PALAZZOLO SULL'OGLIO

QUADRO DEL CONSUMO DAL 1864 AL 1881

ANNI	QUINTALI	ANNI	QUINTALI
1864	16,000	1873	363,000
1865	20,000	1874	329,000
1866	70,000	1875	336,000
1867	40,000	1876	403,000
1868	72,000	1877	516,000
1869	92,000	1878	391,000
1870	75,000	1879	329,000
1871	86,000	1880	462,000
1872	229,000	1881	593,000

Marca di Fabbrica

PREZZI DEL CEMENTO E DELLA CALCE

ALLA STAZIONE DI BERGAMO		al quin.
Cemento idr. a lenta presa L.	1	80
Detto a rapida presa . . . . »	3	»
Detto a rapida presa (Qual. sup.) »	4	»

ALLA STAZIONE DI PALAZZOLO		al quin.
Calce idr. di Palazzolo . . . L.	2	50
Cemento idr. Portland . . . . »	5	»
Detto Portland (Qual. sup.) »	7	»

Rivolgersi alla Direzione della Società — BERGAMO.

Medaglia del Progresso, Vienna — Diploma II. Grado, Torino — Menzione Onorevole, Verona

UFFICIO SUCCURSALE
dei giornali italiani ed esteri

Torino, via Finanze, 13.

Quest'Ufficio, che trovasi in diretta corrispondenza colle Amministrazioni di tutti i giornali d'Italia e dell'estero, s'incarica di ricevere gli abbonamenti e le inserzioni pei medesimi a prezzo di tariffa, offrendo le maggiori guarentigie di puntualità ed esattezza.

CASA FONDATA NEL 1845

FONDERIA E FABBRICA DI MACCHINE

di ANDREA FAUSER e C. in GALLARATE

Indirizzo per telegrammi: FAUSER — GALLARATE

AVVISO

ai Signori Imprenditori di Strade e Ferrovie.

La Ditta **Fauser e C.** in **Gallarate** ha intrapreso quale sua specialità la fusione di **ruote in getto duro per vagonetti di sterramento.** Dette ruote (fuse in conchiglia) hanno una tempra speciale alla circonferenza che dà loro una durezza assai rimarchevole che impedisce il rapido consumo delle medesime.

FONDERIA E COSTRUZIONI IN FERRO

TORINO — VIALE STUPINIGI, 3

COURTIAL E C.IA

(Già Socio del fu cavaliere G. ROCHETTE)

Getti ghisa di qualunque genere, sino a 10 tonn. di peso eseguiti dietro modelli o disegni.

Costruzione di Materiale per Strade Ferrate, Tramvie e Imprese Costruttrici — Tettoie — Ponti — Gru da pesi — Cavalletti per alzare locomotive — Gru idrauliche — Serbatoj in lamiera — Cancelli in ferro — Parapetti — Segnali a distanza — Vagonetti in ferro ecc. ecc. — Macchine varie.

D'OCCASIONE: Macchine fisse, locomobili, caldaie, e materiali vari.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA
DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall'ing. comm. A. COTTRAU

SEDE E DIREZIONE: Napoli, 24, Strada Medina

Opificio Meccanico in Castellammare di Stabia e Savona

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA è la SOLA Ditta Nazionale che abbia conseguito le *maggiori ricompense* alle ESPOSIZIONI MONDIALI di Vienna del 1873 e di Parigi del 1878 ossia le Medaglie al *Merito ed al Progresso* a *Vienna* ed una Medaglia *d'oro ed una d'argento a Parigi.*

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA ha assunto la esecuzione dal gennaio 1871 al corrente anno 1880 di ben *1004 Ponti metallici* e di ben *31,864* metri quadrati di *Tettoie*, ossia i *nove decimi* all'incirca di tutti indistintamente i lavori di simil genere eseguiti in Italia in detto periodo di tempo.

TORINO — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, Via Finanze, 13.

ANNO XV. Mercoledì 17 Maggio 1882 N. 20.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO.

FERROVIE DELL'ALTA ITALIA

Esercizio provvisorio governativo del 1880

Abbiamo finalmente sott'occhio la *Relazione sullo andamento dell'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia nell'anno* 1880, presentata alla Camera dei deputati dal Ministro dei lavori pubblici nella tornata del 18 febbraio scorso.

È il rapporto annuale, diretto dal Consiglio d'amministrazione delle dette Ferrovie, in data 11 gennaio c. a., al ministro Baccarini, e da lui presentato alla Camera in esecuzione dell'art. 18 della legge 8 luglio 1878 sull'esercizio provvisorio governativo.

Il diligente lavoro del Consiglio d'amministrazione constata il progressivo sviluppo dell'accennata rete ferroviaria; e benchè non presenti se non un interesse retrospettivo, pure merita, senza dubbio, di esser preso in esame, per farne conoscere ai nostri lettori le parti più salienti.

Il volume consta di 145 pagine in 4°, e si divide in 9 capitoli, così distinti: 1 Amministrazione; 2 Manutenzione e lavori; 3. Traffico; 4. Trazione e materiale; 5. Contenzioso; 6. Personale; 7. Prodotti e spese d'esercizio; 8. Oggetti varii; 9. Liquidazione dei conti sociali.

Questi capitoli, occupano circa 90 pagine del volume, a cui tengono dietro gli allegati da *A* ad *R*, che sono tutti prospetti statistici sul movimento dei viaggiatori e delle merci, sui prodotti e sulle spese, sulle Stazioni, sugl'infortunii, ecc. ecc., con opportuni confronti con l'anno precedente.

Senz'addentrarci nell'esame minuto di tali dati statistici, andremo spigolando le più interessanti notizie, per occuparci poi più particolarmente dei prodotti e delle spese, che costituiscono il vero esercizio ferroviario del 1880.

1. Il capitolo I contiene pochi cenni sull'ordinamento dell'*Amministrazione* quale era nel 1880, e che fu successivamente modificato, com'è noto. — Dal capitolo II « *Manutenzione e lavori* » rilevasi che nel 1880 non erano in costruzione sulla rete dell'Alta Italia che la Stazione marittima di Genova e la linea Novara-Pino, che, quantunque affidata ad apposita Direzione, conservava in quel tempo un nesso di dipendenza, più amministrativa che tecnica, dal suddetto Consiglio.

Laonde i lavori eseguiti nel 1880 a carico dello Stato ebbero per iscopo, o il completamento delle linee già in esercizio, o i provvedimenti necessarii allo sviluppo preso dal traffico ed alle nuove esigenze del servizio.

Questi lavori furono di due categorie: 1° in conto di primo impianto, per l'importo totale di L. 3,729,609.34; 2° in conto di capitale sulle linee in esercizio, per l'importo totale di L. 4,443,825.08.

Le altre spese sostenute nell'anno 1880 per lavori e manutenzione furono portate a carico delle spese di esercizio, e figurano nel relativo bilancio per la complessiva somma di L. 14,282,164.84, di cui L. 5,200,675.13 per rifacimento di binarii.

Oltre ai preaccennati lavori, l'Amministrazione ne ha pure eseguiti altri, d'importanza notevole, per conto dei terzi.

La Relazione si occupa poi particolarmente dei lavori eseguiti sulle linee seguenti:

a) Linea Camerlata-Chiasso, per la quale si spesero nel 1880 . . . . L. 362,450.99
che aggiunte a quelle spese a tutto il 1879 in . . . . » 10,954,849.52

danno la spesa totale alla fine del 1880 in L. 11,317,300.51

b) Linea Treviglio-Rovato, per la quale nel 1880 si spesero . . . . L. 163,100.91
che aggiunte a quelle spese a tutto il 1879 in . . . . » 7,220,316.74

danno la spesa totale alla fine del 1880 in L. 7,383,417.65

c) Linea Pontebbana, per la quale nel 1880 s'incontrò la spesa di . . . . L. 2,345,154.61
mentre a tutto il 1879 si erano spese . » 33,207,857 —

e quindi in totale alla fine del 1880 . L. 35,553,011.61

d) Stazione marittima di Genova, per la quale si è spesa nel 1880 la somma di . . . . . . L. 154,879.69
(di cui L. 129,810.37 per la Stazione propriamente detta, e L. 25,069.32 per la nuova galleria di S. Benigno);
mentre a tutto il 1879 si spesero . . » 607,616.65
(di cui L. 405,060 06 per la Stazione, e L. 202,556.59 per la galleria);

e quindi in complesso a tutto il 1880 L. 762,496.34

Anche per le due importanti linee Novara-Pino e Gallaratese si danno nella Relazione speciali notizie sui progetti e lavori in corso a quell'epoca.

2. Nel capitolo III « *Traffico* », parlandosi degli orarii, si nota che il Consiglio, pur attenendosi alle massime tracciate dal Ministro, non isperava, in materia si complessa e difficile, di essere riescito alla soddisfazione di tutti i bisogni; ma, quando gli sarà resa possibile l'estensione del servizio economico per lo sfogo degl'interessi puramente locali, gli orarii ferroviarii certo risponderanno meglio a tutte le esigenze.

Accennate quindi le norme seguite pel servizio postale, pel servizio interno dei viaggiatori e delle merci, pel servizio cumulativo colle Ferrovie Meridionali e Romane, per quello interno cumulativo con altre ferrovie, pel servizio internazionale e d'oltre mare, e finalmente per l'illuminazione, i telegrafi ed i telefoni, si passa al movimento dei treni.

Ad onta del sempre maggiore sviluppo del traffico, il movimento dei treni riuscì soddisfacente anche in linea di servizio, non avendo dato luogo a disgrazie gravi, ma solo a quelle anormalità, che sono inevitabili in una vasta azienda. I treni effettuati nel 1880 sommarono a 268,753 (di cui 15,225 diretti, 102,030 omnibus, 32,358 misti, 7,821 merci con passeggeri, 366 economici, 110,596 merci e 357 militari); mentre nel 1879 non furono che 257,628 (di cui 15,423 diretti, 97,652 omnibus, 32,540 misti, 9,238 merci con passeggeri, nessuno economico, 102,383 merci e 392 militari); e quindi si ebbe l'aumento totale di 11,125 treni.

Il complessivo percorso di questi treni fu nel 1880 di chilom. 18,752,439 (di cui 12,702,969 per passeggeri, e 6,049,470 per merci e militari), mentre nel 1879 fu di chil. 17,757,903 (di cui 12,373,976 per passeggeri, e 5,383,927 per merci e militari); e quindi si ebbe l'aumento di percorso di 994,536 chil.

Ammessa nel 1880 la lunghezza media chilometrica esercitata di 3,543, si ebbe un medio percorso chilometrico esercitato di 5,293; mentre nel 1879, colla media lunghezza chilometrica esercitata di 3,536, si ebbe un medio percorso chilometrico esercitato di 5,022.

Il numero dei biglietti per passeggeri distribuiti nel 1880 fu di 9,269,609 a tariffa intera, e di 3,986,969 a tariffa ridotta, cioè andata e ritorno, circolari, di abbonamento, ecc.

I treni che all'arrivo si constatarono in ritardo, e conseguentemente in contravvenzione al Regolamento, furono 7,742, così ripartiti: 1,990 diretti, 5,452 omnibus e 300 misti. Questi ritardi sono attribuibili a diverse cause; e pel personale negligente furono ordinate multe e misure disciplinari, mentre lo zelo dei buoni agenti fu incoraggiato con premii, gratificazioni, ecc.

Gl'infortunii avvenuti sulla rete nel 1880 sono descritti in apposito quadro, da cui risulta che nessun viaggiatore ha perduto la vita per effetto di accidenti ferroviarii, e soli quindici furono i feriti sopra un totale di oltre 13 milioni di viaggiatori.

Circa i furti o manomissioni di bagagli e merci, pur troppo anche nel 1880 se n'ebbero a lamentare. Ma, per quanto può attribuirsi al personale fisso o viaggiante, lo studio del Consiglio d'amministrazione fu costante nell'adottare severi provvedimenti; e per ciò che presumibilmente deve imputarsi ad estranei al servizio ferroviario, l'Amministrazione non ha potuto prendere provvidenze speciali, limitandosi a richiedere il valido concorso dell'Autorità governativa. E tuttora si stanno studiando le misure da adottarsi per la prevenzione dei furti in ferrovia, mercè l'accordo colle altre Amministrazioni ferroviarie.

Parlando dei reclami dei viaggiatori, la Relazione constata che furono in numero assai limitato e di pochissima importanza. Più vivi furono i reclami delle Camere di commercio e degl'industriali, rispetto allo stato delle Stazioni ed alla deficenza del materiale; ma lo straordinario movimento di merci a grande e piccola velocità, che si verificò durante il 1880, specialmente nella stagione autunnale, è stato cagione di serii imbarazzi all'Amministrazione ferroviaria. Infatti, il carico di esse a piccola velocità fu di quintali 58,070,320, e di quintali 2,526,920 a grande velocità. Cifre enormi, e che, relativamente alle difficoltà del servizio ferroviario, appaiono ancora più eloquenti, quando si pensi che, in confronto del 1879, esse significano un aumento di merci caricate a piccola velocità di quintali 5,553,000, e di quintali 247,122 a grande velocità.

A tale straordinario movimento si provvide con disposizioni eccezionali, che sortirono il miglior effetto possibile; ma, per non trovarsi più in simili emergenze, si adottarono in seguito altre disposizioni pel riordino delle Stazioni e per l'aumento del materiale.

3. Di qui passiamo naturalmente al capitolo IV « *Trazione e materiale* ». Accennate le consegne ed ordinazioni di locomotive e veicoli fatte durante il 1880, compresa la fornitura del materiale mobile per dotazione della Novara-Pino, la Relazione conchiude: « Che se dai quadri riportati evidentemente risulta essersi data una spinta alacre al soddisfacimento dei bisogni dell'approvvigionamento del materiale mobile, essendosi nel biennio 1879-80 commesse le forniture di 44 locomotive e di 700 veicoli delle varie categorie, non per questo poteva acquetarsi l'apprensione del Consiglio sul pericolo di vedere rinnovarsi, entro un termine assai breve, difficoltà tali nel disimpegno del servizio, alle quali non si troverebbe l'Amministrazione in grado di provvedere, se non avesse in tempo utile adottate opportune straordinarie misure di previsione e di esecuzione ».

A tal uopo, il Consiglio favoriva, come il più rigorosamente poteva, l'industria nazionale; ma, poichè questa non è ancora in grado di disporre dei potenti mezzi di fabbricazione, di cui sono dotati i grandi Stabilimenti esteri, così il Consiglio stesso si decise ad abbracciare il partito prudenziale di noleggiare 500 carri-merci dalla Società generale per locazione di veicoli residente in Buda-Pest, e 10 locomotive da quella Austriaca detta dello Stato.

Si accennano pure le misure adottate d'urgenza per accelerare le riparazioni del materiale ruotabile, la cui spesa ascese a 0,484,7342 per chilometro, mentre nel 1878 era stata di 0,457,2276, e nel 1879 di sole 0,409,4608. Si ripararono in tutto l'anno 1880, tra piccola e grande riparazione, 28,363 ruotabili, cioè 4,867 carrozze, e 23,436 carri. L'aliquota dei ruotabili in riparazione fu del 9.79 per cento per le vetture, e del 5.72 per cento pei carri.

Si fa pure menzione delle modificazioni introdotte nel materiale ruotabile per uso militare, nelle vetture postali, e pel trasporto di feriti e malati; ed in fine si accenna agli studii intrapresi pel riscaldamento delle vetture di 2ª e 3ª classe, atteso con giusta impazienza da una numerosissima classe di viaggiatori.

Additati poi i progressi ottenuti nelle Scuole di allievi-fuochisti, stabilite a Torino, Alessandria, Bologna, Milano, Venezia e Verona, e destinate ad avviare gli operaj nella carriera di macchinista, si nota che il numero medio di individui destinati a guidare locomotive fu nel 1880 di 720, dei quali 544 macchinisti effettivi, e 176 fuochisti funzionanti da macchinisti. In media, erano giornalmente in servizio 635 guidatori di macchine; e la percorrenza media annua di ciascuno di essi fu di 40,800 chil.

Quanto ai combustibili acquistati e consumati durante l'anno, ricaviamo dal relativo prospetto che nel 1880 si avevano in complesso tonn. 510,483, compresa la giacenza dell'anno precedente, per un complessivo importo di lire 15,557,747.07; che il consumo ascese a tonn. 310,092, per un importo di L. 10,159,656.07; e che la rimanenza al 31 dicembre era di tonn. 45,389, per un valore di lire 1,347,715.56.

(*Continua*).

LA GALLERIA DEL GOTTARDO

Alla vigilia delle feste d'inaugurazione e dell'imminente apertura all'esercizio della grande linea internazionale del Gottardo, non riesciranno certamente privi d'interesse alcuni cenni riassuntivi specialmente sulla esecuzione di quel colossale lavoro ch'è la Galleria del Gottardo:

Il progetto di massima della costruzione della Ferrovia del Gottardo venne presentato dall'Unione del Gottardo al Consiglio federale, e da questo il 22 aprile 1869 all'Italia, al Baden ed alla Confederazione della Germania del Nord, coi quali Stati già si trovava in trattative in proposito.

Il 15 ottobre 1869 venne conchiusa la Convenzione tra la Svizzera e l'Italia per la costruzione e l'esercizio della Ferrovia del Gottardo, a cui aderirono poi, il 20 giugno 1870 la Confederazione della Germania del Nord, ed il 28 ottobre 1871 l'Impero germanico. Mediante questa Convenzione, il punto culminante della Ferrovia del Gottardo (tunnel del Gottardo) venne definitivamente fissato a 1,162 1[2 metri sul livello del mare.

Il 4 novembre 1871 si costituì la Società della Ferrovia del Gottardo, la quale pose immediatamente in esecuzione la costruzione del gran tunnel. L'Unione del Gottardo aveva già, fino dal 1869, per mezzo dell'ingegnere Gelpke, eseguiti i lavori geodetici necessarii per la fissazione dell'asse, la designazione e le differenze di livello dei due imbocchi del tunnel, ove dovevano essere principiati i lavori: questi lavori furono cominciati nel 1870 e terminati nel 1871. Più tardi, nel 1874, l'Amministrazione della Ferrovia del Gottardo fece eseguire una seconda triangolazione di controllo per mezzo del geometra Koppe, la quale diede risultati identici alla prima.

L'asse del tunnel forma una linea retta fra il villaggio di Göschenen ed il gruppo delle case di Albinengo, all'ovest del villaggio di Airolo. Il villaggio di Andermatt, il ghiacciaio S. Anna sul Castelhorn, il lago di Sella, l'alpe Scipione segnano, superiormente al tunnel, la direzione dell'asse della Galleria, la quale si scosta alquanto dal meridiano. Il tunnel da forarsi su questa linea doveva avere una lunghezza di 14,912.4 m. Per il suo allacciamento ad Airolo colla linea d'approccio, che arriva in una direzione alquanto da est-ovest, venne praticata una galleria d'imbocco, di 125 m. di lunghezza, con una curva di un raggio di 300 m. Il tunnel che servirà all'esercizio della ferrovia avrà quindi una lunghezza definitiva di 14,892.4 m. fra i due portali. L'altitudine dell'imbocco del tunnel presso Göschenen è di 1,109 m. sul livello del mare, quella dell'imbocco presso Airolo di 1,145 m., quella della metà del tunnel 1,153.1 m. La pendenza della metà nord del tunnel è di 5.82 0[00, quella della metà sud di 1 0[00 (massima 2 0[00). La linea verticale, la metà del tunnel, che in origine era stata fissata orizzontale, dovette essere eseguita con una pendenza di 0.3 0[00, a causa delle sorgenti rinvenute. Al disopra della soglia della metà del tunnel si eleva per 1,825 m. il Kastelhorn (2,977 m.).

Il 2 aprile 1872 venne pubblicato nei fogli europei ed americani l'avviso generale d'asta per la costruzione del tunnel. Entro il termine fissato del 18 maggio, si presentarono sette aspiranti, cioè: una Ditta svizzera, una Ditta svizzero-francese, una Ditta italiana, una Ditta tedesca, due Società inglesi ed una americana. In definitiva però non si trovarono in concorrenza che due offerte: quella del ginevrino L. Favre e quella della *Società italiana dei lavori pubblici* di Torino, alla cui testa si trovava uno dei costruttori del tunnel del Moncenisio, l'ing. Grattoni.

Il 7 agosto 1872 venne firmato il contratto di costruzione del tunnel col sig. L. Favre, ed il 23 dello stesso mese tale contratto fu ratificato dal Consiglio federale. La Società italiana aveva chiesto nove anni per la costruzione del tunnel, mentre L. Favre aveva accettato gli otto anni. La prima poi voleva che la cauzione da essa depositata divenisse proprietà della Società del Gottardo solo nel caso che il tunnel non fosse terminato entro 11 anni, mentre L. Favre ridusse questo periodo a nove anni.

Frattanto l'Amministrazione della ferrovia del Gottardo aveva già fatto principiare i lavori di escavo al gran tunnel da un impresario speciale, presso Göschenen il 4 giugno 1872, presso Airolo il 2 luglio 1872.

L'Impresa Favre incominciò a dar mano al lavoro il 24 ottobre dello stesso anno dalla parte di Göschenen, e il 13 settembre dalla parte di Airolo. Il 31 marzo 1873 venne fatto nel cantiere di Göschenen il primo esperimento di perforazione meccanica, che venne proseguita regolarmente dal 3 aprile susseguente in poi. Invece, la perforazione meccanica dalla parte sud (Airolo) venne incominciata soltanto al 1° luglio 1873. Per questa perforazione meccanica venne utilizzata, sul versante settentrionale, l'acqua della Reuss come forza motrice, e sul versante meridionale l'acqua presa in Val Tremola. Da quelle epoche la perforazione meccanica continuò regolare, impiegandosi successivamente diversi sistemi di perforatrici (Sommeiller, Warrington, Mac Kean, Dobois et François, Ferroux).

Il 19 luglio 1879 segna una pagina dolorosa nella costruzione del gran tunnel del Gottardo. L. Favre, l'anima di questo grande lavoro, si spegneva improvvisamente, in conseguenza di un colpo apopletico, mentre nel tunnel verso Göschenen mostrava ad alcuni stranieri i lavori eseguiti.

Il 24[25 e il 29 dicembre 1879 si udivano per la prima volta verso Göschenen i colpi delle esplosioni delle mine che scoppiavano verso Airolo; a quell'epoca, il diaframma che ancora separava le due gallerie era di 415 e 394 m.

Il 29 febbraio 1880, alle ore 11 e 15 minuti del mattino, ebbe luogo l'incontro delle due gallerie a metà del tunnel. L'incontro riuscì perfetto, essendosi constatato che la deviazione dell'asse delle due gallerie era di 0.33 nella direzione e 0.05 in altezza. Il tunnel però doveva essere terminato col 1° ottobre 1880, ma i lavori erano assai in ritardo.

Il 19 dicembre 1881, le ruotaie erano disposte lungo tutto il tunnel, ed il 31 vi passava un convoglio senza pericolo, percorrendo il tunnel in 43 minuti. Però il 24 dello

stesso mese, la locomotiva per la prima volta aveva passato il tunnel.

Il 1° gennaio 1882 ebbe luogo una corsa inaugurale, a cui presero parte anche le Autorità federali, e da quel giorno in poi l'esercizio della ferrovia tra Airolo e Göschenen procede regolarmente.

Il lavoro per quest'opera colossale, continuato giorno e notte, durò 9 anni e 3 mesi, ossia 3,330 giorni.

Come è noto, affine di rinnovare l'aria nel tunnel, per iscacciare il fumo dopo l'esplosione delle mine e per mettere in movimento le perforatrici, venne impiegata l'aria compressa, che si otteneva con forti compressori alle due estremità del tunnel, posti in movimento da un canale d'acqua estratto dalla Reuss dalla parte di Göschenen, e da un canale derivato dalla Val Tremola e dal Ticino dalla parte di Airolo. Il volume d'aria immesso nel tunnel, durante i 3,000 giorni circa in cui agirono i compressori, fu di 1,350.000,000 m. c.

Il numero più elevato degli operaj impiegati in un giorno ai differenti lavori del tunnel fu di 3.500. L'estrazione del materiale dal tunnel negli anni 1878 e 1879 si fece esclusivamente a mano o coll'impiego di bestie da tiro, il cui numero giornaliero in media era di 73. In seguito furono organizzati i treni-materiale, tratti da locomotive ad aria compressa.

La quantità della dinamite impiegata annualmente fu in media di kg. 128,600, ossia in cifra rotonda kg. 1,200,000 durante tutto il periodo di costruzione. Negli stessi anni arsero in media nel tunnel contemporaneamente 730 lampade al giorno (massima: 1,205 nel mese di maggio 1881); l'olio consumato dalle dette lampade in media all'anno fu di 184,680 kg., ossia in complesso kg. 1,700,000 in cifra rotonda.

Il numero degli operaj che, durante i lavori di costruzione del tunnel, perdettero la vita in conseguenza di accidenti, fu di 179, senza contare le altre numerose vittime fatte dalle malattie contratte nel tunnel, fra cui l'anemia dei minatori prodotta dal terribile insetto *Anchylostomum duodenale.*

Il costo totale della Galleria ammonterà a circa 62 milioni di franchi.

I FRENI CONTINUI

Dall'egregio nostro amico ing. S. Fadda, in missione all'estero, come accennammo nel precedente nostro numero, riceviamo la seguente lettera, con cui risponde agli appunti tecnici mossigli dal *Giornale dei lavori pubblici* nella questione dei freni continui; e noi siamo lieti di pubblicarla, affinchè sieno meglio chiariti gli apprezzamenti da lui esposti nel nostro giornale, prescindendo sempre da ogni quistione personale.

Egregio Sig. Direttore
del *Monitore delle Strade Ferrate*. — Torino.

Nel N. 18 del *Giornale dei lavori pubblici* leggo un articolo di critica alla pubblicazione da me fatta, 6 mesi or sono, nel di Lei giornale intorno ai freni continui.

Lontano da qualunque interesse personale nella questione dei freni, sulla quale esposi il mio parere come tecnico, non avrei menomamente risposto a quell'articolo, se non vi si contenessero cose poco giuste e la taccia di leggerezza al mio indirizzo nel riferire dati concernenti i detti freni.

Si è per questo motivo che mi prendo la libertà di pregarla, egregio signor Direttore, di voler concedere ospitalità nel di Lei giornale ad alcune mie contro-osservazioni.

L'articolo suaccennato dice che le esperienze fatte in quest'anno sulla Westbahn austriaca provano come il freno Smith-Hardy possa esser messo in azione anche da un conduttore che si trovi in coda al treno, mentre io aveva dichiarato che il freno Hardy non potrà manovrarsi se non che dal macchinista.

Quantunque all'epoca in cui io scriveva il mio articolo, tal fatto non fosse ancora avvenuto, pure io non lo contesto, anzi ammetto di più: cioè che, per mezzo di un adatto circuito elettrico, si possa, da ogni scompartimento, far aprire il robinetto dell'eiettore, come si fa per il fischietto a vapore del Lartigue.

Ma quello che io non ammetto si è che, tanto il sistema elettrico, come quello della corda corrente lungo il treno, sieno cose praticamente provate come sicure per il loro funzionamento. Ambidue questi sistemi vennero già adoperati come mezzo di intercomunicazione fra i viaggiatori ed il personale della macchina e del treno, ma la pratica mostrò come essi troppo sovente rifiutino la loro opera.

Non trovo quindi che le esperienze della Westbahn sieno riescite a dimostrare la possibilità di far funzionare il freno Hardy dal personale del treno o dai viaggiatori in modo così sicuro e facile, come lo si ha servendosi di una condotta d'aria compressa.

In quanto alla questione dell'*automaticità* e della *non automaticità,* essa tiene tuttora divisi gli ingegneri delle strade ferrate. Però il Consesso, tanto competente, del *Board of Trade* inglese ed il Ministero dei lavori pubblici in Francia, fra le condizioni principali da richiedersi ad un freno continuo posero quella dell'automaticità.

Nelle linee poi ove sono tanto frequenti le forti pendenze, e quindi facili i casi di rottura negli organi d'attacco, e di sganciamento nelle maglie dei tenditori, è certo immenso ed evidente vantaggio quello di aver un freno, il quale in quei casi possa allontanare il pericolo di disastri. Ed anche nelle altre linee l'automaticità del freno può attenuare di molto le conseguenze di deviamenti nei treni, massime se hanno luogo su rilevati.

Il disastro di Sarzana, a mio credere, sarebbe stato molto meno grave, se il treno fosse stato munito di un freno automatico.

Ora, sotto questo punto di vista importantissimo per la sicurezza dei viaggiatori, non è egli un vantaggio avere il freno più complesso, cioè dotato dell'automaticità?

A petto di questo vantaggio, secondo il *Giornale dei lavori pubblici*, il freno a vuoto avrebbe quello della semplicità. Che il freno Smith-Hardy sia semplice, nessuno vi ha che possa negarlo; ma, quando trattasi di aumentare la sicurezza dei treni, non credo che sia alla sola semplicità degli organi che debbasi badare.

Del resto, la semplicità originaria del freno a vuoto non è sempre conservata.

Esaminiamo, infatti, come viene applicato il freno a vuoto dalla Ferrovia del Nord, la quale studiò in Inghilterra per tre anni di seguito il funzionamento del freno prima di adottarlo. Tale Ferrovia munì il treno di una doppia con-

dotta pel freno, onde renderlo più attivo e sicuro; lo munì di apparecchi elettrici per dar segnale al macchinista, nel caso in cui qualche accoppiamento si rompesse; vi mise apparecchi a scatto elettrico, onde far funzionare il freno anche automaticamente, quando la macchina passa dinanzi ad un disco chiuso, ecc.

Ora, se la Ferrovia del Nord si assoggettava a tutte queste spese, massime a quella della doppia condotta, che raddoppia le probabilità di guasti negli accoppiamenti, è evidente che ha riconosciuto non essere il freno Hardy, nella sua primitiva semplicità, atto a ben funzionare nelle condizioni di traffico in cui lo si dovea adoperare. —

In quanto alla facilità di riconoscere se il freno è o non è in istato di funzionare, l'osservazione da me fatta si riferisce in modo speciale agli accoppiamenti, che, come si sa, sono la parte più debole di qualunque sistema di freno continuo. Ora, se un accoppiamento si rompe o si stacca nel freno Westinghouse, ciò si riconosce immediatamente dal manometro, mentre nel freno Hardy non lo si può sapere se non al momento di dover far funzionare il freno. Le Ferrovie del Nord, come sopra dissi, vollero ovviare a questo inconveniente con un mezzo fondato sulla produzione di una corrente elettrica, al momento in cui nel tubo non si possa più fare il vuoto. Ma tal mezzo è poco sicuro nel suo funzionamento.

In quanto poi alle altre parti del freno, e massime alla *triple-valve* così criticata, i casi di guasti sono quasi nulli, come ebbi a constatare di nuovo ora, tanto in Francia, come nel Belgio. E quando un guasto avvenga in taluna di queste parti, il macchinista ne è subito avvertito dagli apparecchi che sono a sua disposizione sulla macchina. —

Riguardo alla facilità di regolare l'azione del freno, l'articolo del *Giornale dei lavori pubblici* assicura che pel freno Westinghouse è da considerarsi come un *tour de force* per parte del macchinista, che deve essere abilissimo onde riuscire. Indica però che nell'esercizio della linea del Semmering questa graduazione si ottiene giornalmente.

Ora bisogna notare che pel servizio delle linee del Semmering e del Brennero si impiegano i macchinisti più abili ed esperti; quindi non è a meravigliarsi, se dalla loro abilità si possa ottenere la graduazione nel funzionamento del freno, graduazione che io indicai come difficile, ma non come impossibile.

In quanto poi al *tour de force* che occorre per il freno ad aria compressa, credo che chiunque abbia avuto occasione di viaggiare o sulla *ferrovia di cintura in Parigi*, o sulla *Metropolitan*, o sui treni velocissimi dell'Inghilterra e della Francia, si sia potuto persuadere che è cosa comune pel modo di funzionare del freno, per le fermate senza scosse. E le esperienze di Fécamp vennero fatte con macchinisti, che solo da pochi giorni aveano in pratica il freno, e quindi non potevano fare alcun *tour de force*.

L'articolo poi del *Giornale dei lavori pubblici*, riportando parzialmente le mie conclusioni, che cioè, a mio credere, per le grandi linee sia preferibile il freno ad aria compressa, e che si dovrebbe limitare il freno a vuoto alle linee secondarie, ove meno importante può riescire l'automaticità, ha perduto di mira che io parlava delle ferrovie italiane; nè mi è mai venuto in mente di dire quale freno dovrebbe adottarsi sulle ferrovie estere, e di considerare quindi come linea secondaria la ferrovia del Gottardo —

Venendo infine alle osservazioni fatte nel suddetto articolo circa quanto io dissi sulle applicazioni che si fanno del freno Westinghouse, rispondo:

Per l'Inghilterra, io accennava alle *nuove applicazioni* di freno, cioè a quelle che si fanno da Ferrovie che non hanno ancora adottato definitivamente un sistema di freno pel loro materiale. Se i direttori di Compagnie per le ferrovie che in gran parte si trovano già con un freno non automatico, si pronunziarono in favore di questo, nulla vi è da meravigliarsi.

Per la Francia, il *Giornale dei lavori pubblici* s'informi meglio, e vedrà come la *rara concordia*, a cui io accennavo, esiste realmente, e che l'*Ovest*, la *Paris-Lyon-Méditerranée*, l'*Orléans* e l'*Est* applicarono o stanno applicando il freno Westinghouse. E fino le Ferrovie del Nord, il cui materiale è quasi tutto munito del freno Smith, ora applicano anche il freno Westinghouse, onde potersi mettere in grado di far percorrere le loro carrozze sulle altre linee francesi. Dunque la concordia da me accennata esiste pienamente (*).

È vero che si fanno esperienze su altri freni: p. es. l'Est e lo Stato esperimentano da anni il freno elettrico Achard. L'Orléans ha esperimentato i freni Hardy ed Heberlein, che ora mise da parte. Presentemente ho visto allo studio un nuovo freno ad aria compressa, che le Ferrovie d'Orléans applicheranno a qualche treno; ma per modo che le carrozze, che ne sono munite, possano venire attaccate indifferentemente ad un treno ove siavi il freno Westinghouse, col quale ha comune il modo di funzionare.

Tale freno è quello del Wenger, che verrà pure esperimentato dalle Ferrovie dello Stato.

Ma tutte queste esperienze sono cose parziali, mentre il freno dominante, dopo la circolare emanata dal Governo, si è quello automatico ad aria compressa. E questo freno è applicato in Olanda, e su quasi tutto il materiale dello Stato Belga, ove si credette necessario munirne fino le numerose macchine dei treni economici sulle linee secondarie.

Rispetto alle Ferrovie del Nord, lo stesso brano del rapporto fatto dalla Compagnia, all'epoca dell'Esposizione di Parigi del 1878, prova quanto io diceva: cioè che, quando quella Compagnia adottò un freno continuo, quello migliore conosciuto sul Continente si era il freno Smith. Infatti, gli studii dell'ingegnere Banderali risalgono agli anni 1874-75 e 76, mentre il freno Westinghouse, nella sua forma più complessa, figurava alla detta Esposizione, e subì ancora in seguito qualche miglioria, massime nella *triple-valve*. —

Questo è quanto m'interessava di dire, onde provare che, se anche ho espresso un'opinione contraria a quella dell'autore incognito dell'articolo del *Giornale dei lavori pubblici*, non credo di meritare la taccia di avere sviato i fatti e di avere scritto con troppa fretta.

Gradisca intanto, egregio sig. Direttore, i sensi della mia distinta stima.

Liegi, 11 maggio 1882.

Ing. S. FADDA.

(*) Le Ferrovie dello Stato, trovandosi fra altre ferrovie, di cui le une hanno il freno Westinghouse ed una sola il freno Smith Hardy, dovettero, non solo come esperimento, ma anche in modo definitivo, adottare per un certo numero di carrozze questi due freni; ma la tendenza è per il freno automatico ad aria compressa, come lo provano le altre esperienze, che ora si fanno, ed alle quali accennerò più sotto.

Informazioni Particolari

DEI *MONITORE*

Il 18 e 19 corrente avrà luogo l'annunciata visita di ricognizione dei lavori della ferrovia del Gottardo, per parte della Commissione internazionale incaricata di constatare le opere eseguite nell'ultimo anno di costruzione, cioè dal 1° ottobre 1881 a tutt'oggi.

La Commissione è composta, per l'Italia: dal commendatore Valsecchi, Direttore generale delle Strade ferrate presso il Ministero dei lavori pubblici: dal comm. Massa, Direttore dell'esercizio delle ferrovie dell'Alta Italia: e dal comm. Briglia, Ispettore delle Strade ferrate: per la Svizzera, dal cons. Welti, Direttore del Dipartimento delle poste e ferrovie: e dal cav. Dapples, Ispettore tecnico delle ferrovie: e per la Germania, dal signor Kinel, consigliere superiore di Governo.

La Commissione si riunirà stassera a Lugano per procedere alla visita di cui si tratta.

Ci scrivono da Catania che quell'Ufficio del Genio civile, incaricato degli studii della linea di terza categoria da Valsavoia a Caltagirone, ha presentato al Ministero dei lavori pubblici una prima parte del progetto del tronco della linea medesima, compreso fra la Stazione di Valsavoia, sulla linea Messina-Siracusa, e quella di Leone.

La lunghezza del nuovo tronco è di m. 9,250, ed è ripartita in m. 7,070 di allineamenti retti ed in m. 2,180 di tratti in curva, con un raggio minimo di m. 400.

La pendenza massima adottata per l'altimetria è limitata al 14 per mille, e lungo il tronco si hanno m. 3,270 di tratti in orizzontale, m. 3,520 in ascesa e m. 2,460 in discesa.

Per la parte che riguarda i primi tre chilometri sono stati studiati tre differenti tracciati.

La Deputazione provinciale di Reggio Emilia, in seguito al voto di quel Consiglio provinciale, ha presentato al Ministero dei lavori pubblici il progetto di massima per un tronco di ferrovia da Scandiano a Sassuolo, ed ha chiesto la concessione del tronco stesso in base agli articoli 10 e 18 della legge 29 luglio 1879, n. 5002, sulle ferrovie complementari.

La sezione della ferrovia sarebbe proposta con scartamento ridotto a m. 0.95 tra le faccie interne delle rotaie.

La lunghezza del tronco è prevista in m. 12,100, ed il relativo tracciato è costituito da 30 rettilinei della complessiva lunghezza di m. 8,500, e da 29 curve, con raggio variabile da m. 100 a m. 650, il cui sviluppo totale è di m. 3,600.

La pendenza massima che si riscontra nell'altimetria del tronco è del 25.40 per mille, e lungo il medesimo si hanno m. 200 di tratti orizzontali, m. 5,800 di livellette in discesa, e m. 6,100 di tratti in ascesa.

L'armamento è proposto a tipo Vignole, con rotaie d'acciaio fuso Bessemer, del peso di 20 chilogrammi a metro corrente.

I manufatti preventivati sono 39, dei quali 31 di luce varia fra m. 0.60 e m. 4, e gli altri 8 con apertura da 4 a 10 metri.

Oltre alla Stazione di Scandiano, dalla quale si stacca il tronco, lungo il medesimo s'incontrano due fermate, una a Casalgrande e l'altra alla Veggia.

La spesa occorrente pei detti lavori è prevista nella somma di L. 1,750,000, per cui il costo medio chilometrico risulterebbe di L. 145,000 circa.

È stata ordinata la visita di ricognizione del tronco della linea Aquila-Rieti, compreso fra Aquila e Roccadicorno, della quale furono dal Ministero dei lavori pubblici incaricati l'Ingegnere-Capo del Genio civile di Aquila, ed il cav. Fossati, R. Commissario per le ferrovie. Il tronco ha la lunghezza di chil. 24, e si ritiene che verrà aperto al pubblico servizio pel 20 corrente mese.

Abbiamo da Firenze che l'Amministrazione delle Strade ferrate Romane ha dato le opportune disposizioni perchè l'apertura della nuova Stazione di Caserta abbia luogo il 1° giugno p. v.

La stessa Amministrazione, in seguito ad istanza della Camera di commercio di Siena e della Prefettura di Grosseto, ha studiato talune modificazioni di orario sulla linea Asciano-Grosseto, onde migliorare le comunicazioni della linea stessa, nell'interesse del commercio e dei viaggiatori.

Oggi venne aperta all'esercizio in Torino la nuova linea di *tramway* da Piazza Castello al Valentino, per la via Carlo Alberto, costrutta ed esercita dalla Società Torinese, la quale diede prova di molta solerzia anche in tale lavoro.

Sappiamo che dall'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia è stata approvata la tariffa unica pei lavori a cottimo nelle Officine.

L'Amministrazione stessa ha annullata la gara stata indetta per la fornitura di 50pm chiavarde per stecche, ed ha concessa la fornitura a trattative private alla Ditta Macchi Izar e Comp. di Milano.

L'Amministrazione suddetta ha approvato il contratto per la illuminazione elettrica della Stazione centrale di Milano, nonchè i preventivi delle spese occorrenti per le seguenti opere:

Ristauri ai muri di rivestimento e difesa nel tronco Bivio-Reno-Porretta; sostituzione di gru nelle Stazioni di Vicenza, Peschiera e Rovato: riparazioni ai caselli di guardia del tronco Reggio-Sant'Ilario; riparazioni ai fabbricati di diverse Stazioni della rete; ampliamento dell'Ufficio per la vendita dei biglietti nella Stazione centrale di Milano: e costruzione di una tettoia provvisoria per le merci nella Stazione di Cassano.

Abbiamo da Mercato-San Severino che quel Comune ha interessato il Ministero di agricoltura, industria e commercio a fare ufficii presso quello dei lavori pubblici, onde ottenere che l'Amministrazione delle strade ferrate Romane sia autorizzata al rilascio dei biglietti di andata e ritorno da Napoli a Mercato San Severino, Avellino, Sarno, Nola, Canello, Santa Maria, Nocera, Castellammare e viceversa, in conformità di quanto si pratica per altre Stazioni di quella rete.

Il Consiglio comunale di Gressoney Saint Jean ha recentemente deliberato di fare istanze al Governo perchè voglia emettere gli opportuni provvedimenti onde la Stazione di Pont Saint Martin, lungo la ferrovia in costruzione Ivrea-Aosta, venga stabilita sulla sponda sinistra del torrente Lys.

Lunedì 15 del corrente mese ebbero principio in Roma, nell'Aula massima Capitolina, gli esami a 24 posti di Ingegnere-Allievo nel R. Corpo del Genio civile.

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dall'8 al 13 maggio corrente.

Furono approvati, fra gli altri, i progetti concernenti:

L'ampliamento della Stazione di Oleggio, lungo la ferrovia Alessandria-Arona, per l'innesto della ferrovia Novara-Pino;

La costruzione del tronco della strada provinciale di prima serie, dalla Madonnuzza di Petralia, sulla nazionale Termini-Taormina, alla provinciale Messina-Montagne, sotto Calascibetta, compreso tra Alimena ed il torrente Salso, in provincia di Palermo;

La costruzione e sistemazione del tronco della strada provinciale di seconda serie dal Vomano, sotto Forcella, a Penne per Bisenti e Bacucco, in provincia di Teramo;

La costruzione del tronco della strada provinciale di seconda serie, in diramazione da Santa Lucia nel Cicolano per la valle del Salto a Rieti, compreso tra Borgo San Pietro ed il Fosso d'Offeio, in provincia di Aquila;

La sistemazione dell'argine destro di Adige dal drizzagno Lusia al drizzagno Ferriani, nei Comuni di Lusia e di Concadirame, in provincia di Rovigo;

La sistemazione dei tronchi inferiori del fiume Sile da San Michele del Quarto alla sua foce in mare, in provincia di Venezia;

L'ampliamento e la sistemazione del porto di Napoli.

Fu pure approvato un progetto di massima per l'inalveazione del tronco estremo del torrente Visona di Castelvecchio, e sua immissione in colmata, nella parte bassa del già lago di Bientina, in provincia di Pisa.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, prese le seguenti deliberazioni in ordine ad affari ferroviarii:

Ritenne che si possa approvare la transazione colla Impresa Rebecchi, relativa a controversie insorte fra la medesima e l'Amministrazione governativa in ordine alla costruzione del tronco di ferrovia Macchia della Tavola-Cosenza, delle ferrovie Calabro-Sicule.

Opinò potersi bandire gli incanti per l'appalto del materiale fisso, cioè gru da pesi, bilancie a bilico, segnali a distanza, piattaforme, ecc., occorrenti alla linea Gallarate-Laveno, il cui importo a base d'asta è preventivato in L. 70,000.

Avvisò che si possa concedere alla Società generale delle ferrovie economiche con sede a Bruxelles la costruzione e l'esercizio di una ferrovia da Cossato a Strona, e da Biella a Sagliano Micca, a scartamento ridotto a m. 0.75, in base al progetto approvato dal Consiglio superiore nell'agosto 1880, e giusta il proposto schema di Convenzione e di Capitolato.

Ritenne che possa essere approvato il progetto di appalto per la somministrazione delle traverse ordinarie e dei legnami speciali per gli scambii occorrenti per l'armamento della ferrovia di 3ª categoria Teramo-Giulianova, la cui spesa presuntiva ammonta a L. 98,700, delle quali L. 95,500 a base d'asta, e L. 3,200 a disposizione dell'Amministrazione per imprevisti.

Espresse parere che possa essere approvato il progetto per la costruzione di un tronco di ferrovia, che, partendo dall'estremo sud della Stazione di Licata (nella linea Catania-Licata), arriverebbe a piazza Castello, e si diramerebbe in due tronchi fino agli scali del porto.

Opinò che possa approvarsi l'atto di sottomissione della Impresa Pasi per la esecuzione di maggiori lavori lungo il tronco di ferrovia Ravenna-Bevano, della ferrovia Ferrara Ravenna-Rimini.

Avvisò infine che sia da annullarsi la deliberazione della Deputazione provinciale di Arezzo, colla quale era stata annullata la deliberazione dell'Assemblea generale del Consorzio relativo alla scelta del tracciato per la ferrovia Arezzo-Stia.

Il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie Romane, nella sua seduta dell'8 corrente, prendeva fra le altre, le seguenti più importanti deliberazioni:

1° Approvava i lavori che appresso:

a) Riordinamento del piazzale e rifazione dei binarii principali della Stazione di Cassino;

b) Rialzamento del fabbricato viaggiatori della Stazione di Pignataro;

c) Riparazione di stecconato sulla linea Chiarone-San Vincenzo;

d) Gettate di scogli sulle sponde del Rio Fratta (linea Roma-Orte);

e) Costruzione di due nuovi capannoni merci nella Stazione di Roma.

2° Approvava le seguenti provviste, occorrenti all'esercizio, come: sevo bianco, segnali a disco, cerchioni di acciaio e di ferro e rame rosetta.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Parma-Spezia. — In seguito alla diminuzione del 5.21 per cento fatta in tempo utile sul presunto prezzo di L. 2,563,097.04, ammontare del deliberamento susseguito all'asta tenutasi il dì 12 aprile u. s per lo appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Parma-Spezia, compreso fra Fornola ed il canale Ghiareto, in provincia di Genova, della lunghezza di m. 2,500 (escluse le espropriazioni stabili, la costruzione dei fabbricati, ad eccezione delle fondazioni delle case di guardia, e la provvista delle traverse e dei ferri d'armamento e dei meccanismi fissi per le Stazioni), si procederà alle ore 10 ant. del 26 maggio corr., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Genova, simultaneamente, al definitivo deliberamento a chi risulterà il migliore oblatore in diminuzione della presunta somma di L. 2,429,559.68, a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi trenta dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 81,300, ed in L. 192,600 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia Candela-Ponte Santa Venere. — Andata deserta l'asta nel giorno 8 corrente, annunziata con avviso del 20 aprile p. p., alle ore 12 merid. del 29 di questo stesso mese, presso la Prefettura di Foggia, si procederà a nuovo pubblico incanto per lo appalto della fornitura delle traversine in legno, che occorrono all'armamento del tronco ferroviario Candela-Ponte Santa Venere, per la presunta somma di L. 55,000.

La consegna dell'intero materiale di fornitura dovrà co-

minciare in novembre e terminare a tutto dicembre 1882, nei luoghi e nei modi indicati dal Capitolato.

I concorrenti all'appalto dovranno presentare il certificato di seguito deposito presso la Tesoreria provinciale di lire 2,000 a titolo di cauzione provvisoria. La cauzione definitiva sarà poi di L. 5,500, a termini del Capitolato.

Ferrovia Battipaglia-Castrocucco. — Alle ore 10 ant. del 30 corrente, presso il suddetto Ministero, e presso la Prefettura di Salerno, si addiverrà simultaneamente allo incanto per lo appalto delle opere e provviste occorrenti per la costruzione del tronco della ferrovia Battipaglia-Castrocucco, compreso fra la Stazione di Rutino e quella di Vallo della Lucania, della lunghezza di metri 9,100 (esclusa la provvista dei ferri per l'armamento e dei meccanismi fissi per le Stazioni), per la presunta somma di L. 8,178,209.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 48, dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 270,000, ed in L. 540,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

— Alle ore 10 ant. dello stesso giorno, presso il Ministero e la Prefettura suddetti, si addiverrà pure simultaneamente allo incanto per lo appalto delle opere e provviste occorrenti per la costruzione del tronco della ferrovia Battipaglia-Castrocucco, compreso fra lo imbocco Salerno della galleria di Rutino e la Stazione di Rutino, della lunghezza di m. 6,000, e comprendente la galleria di Rutino, della lunghezza di m. 4,366 (esclusa la provvista dei ferri d'armamento e dei meccanismi fissi per le Stazioni), per la presunta somma di L. 7,390,000.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 48, dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 245,000 ed in L. 490,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovie complementari del Regno. — Sabato mattina si radunava la Commissione parlamentare incaricata di riferire sul progetto di legge per il riparto dei fondi per le ferrovie complementari.

Parecchie questioni risolveva la Commissione; e nominava relatore l'onor. Gagliardo.

Sulla questione della ferrovia di Stura ed Orba, la Commissione approvava, a maggioranza, il seguente articolo aggiuntivo:

« Quando il prodotto lordo chilometrico del tronco Genova-Novi abbia raggiunto le lire 150 mila, sarà provveduto con legge speciale per la costruzione di una linea ferroviaria Genova-Asti, per Ovada-Acqui-Nizza Monferrato.

« Qualora poi gli enti interessati offrissero un concorso nella spesa di costruzione e di armamento ai termini dell'art. 4 della legge 29 luglio 1879, n. 5002, rinunciando alla partecipazione di cui all'art. 14 della legge stessa, sarà immediatamente provveduto alla costruzione della linea ».

Ferrovia Roma-Firenze-Bologna. — Nella seduta dell'11 corrente, alla Camera di commercio di Firenze, l'onor. Torricelli richiamò l'attenzione della Camera sul gravissimo argomento delle comunicazioni ferroviarie le più dirette tra l'alta Italia, Bologna, Firenze e Roma; ed osservò che, mentre a Bologna, per cura dell'ing. Antonio Zannoni, si è costituito un Comitato per promuovere una linea direttissima tra quella città e la Capitale, conviene che anche Firenze si preoccupi di questo fatto, e che la sua Camera di commercio, tutrice naturale di tanti interessi, studii quella questione, che può essere vitale. Concluse proponendo fosse nominata una Commissione speciale perchè studiasse tale materia, e ne riferisse.

L'on. Landi, dichiarando di convenire con l'on. collega nel concetto che si studiasse tale questione, ed associandosi alla proposta di nominare una Commissione speciale, annunziò alla Camera che, mentre a Bologna si è costituito un Comitato per promuovere la linea diretta Bologna-Firenze-Roma, a Firenze se ne è costituito un altro per propugnare, come prosecuzione naturale della linea Bologna-Firenze, una ferrovia Firenze-Greve-Radda-Rapolano, che, oltre ad essere più corta di quante linee possano progettarsi, sarebbe sommamente atta ai trasporti militari nell'interesse della difesa nazionale.

Aggiunse che erano già stati fatti da vario tempo studii dettagliati per la ferrovia Firenze-Greve-Radda-Rapolano, e che il Consiglio comunale di Greve, con sua recente deliberazione, aveva incaricato il Sindaco di quel Comune di promuovere la costruzione di detta ferrovia.

Dopo ciò, la Camera adottò la proposta che all'ordine del giorno della prossima adunanza sia posta la nomina di una Commissione speciale, che studii l'argomento relativo alle comunicazioni direttissime tra Bologna, Firenze e Roma.

Ferrovia Roma-Viterbo. — Un telegramma da Viterbo annunciava che sabbato sera il Consiglio comunale di quella città aveva deliberato di concorrere nella costruzione della ferrovia Roma-Viterbo per L. 293,000.

Ora, a questo proposito, scrivono alla *Libertà*, che sulla proposta della Giunta fu inoltre stabilito che Viterbo debba mettersi alla testa del Consorzio dei Comuni, invitando tutti gli interessati a deliberare sulla quota loro spettante, giusta i calcoli fatti dalla Giunta municipale. Essa propose altresì che il Consiglio si dichiarasse favorevole al progetto Ansiglioni, considerandolo come più economico; e le proposte della Giunta furono tutte approvate.

Ferrovia Eboli-Reggio. — Scrivono da Reggio alla *Libertà* dell'8:

I lavori della tanto sospirata ferrovia Eboli-Reggio procedono alacremente, il che fa sperare che fra non molto vedremo compiuto il primo tronco Reggio-Villa S. Giovanni.

La ferrovia Reggio-Eboli era un sentito bisogno di tutte queste popolazioni; e se il Governo affrettasse l'appalto degli altri tronchi, farebbe opera utile ed umanitaria, perchè darebbe da vivere a tanta povera gente.

L'importanza di questa linea, non che regionale o nazionale, è internazionale. La nazione inglese non sarà l'ultima a fruire dei beneficii di questa via ferrata, poichè sarà più rapidamente avvicinata alla Capitale.

La Valigia delle Indie, che ora corre a prendere il mare a Brindisi, allora s'imbarcherà allo scalo di Messina od a quello di Reggio.

Ferrovie in Sicilia. — Il Consiglio provinciale di Messina prese da ultimo questa deliberazione:

« 1. Far voti al Senato del Regno, alla Camera dei deputati, alla Giunta parlamentare che dovrà riferire sul nuovo progetto di riparto per le somme destinate alla costruzione delle ferrovie di seconda e terza categoria, all'on. Presidente del Consiglio dei Ministri e all'on. Ministro dei lavori pubblici, perchè la Messina-Cerda sia completata nel 1886, giusta le promesse fatte dall'on. Depretis all'on. Picardi nella tornata 21 marzo 1882, e giusta le esigenze della vera giustizia distributiva;

« 2. In prova del grande interesse nazionale che si ha questa ferrovia, stanziare in bilancio la somma di lire 287,500, oltre il decimo del decimo obbligatorio precedentemente votato, da pagarsi al Real Governo come premio se la ferrovia suddetta sarà costruita nel 1886 ».

Ferrovie sarde. — Il Senato del Regno, nella seduta del 5 corrente, approvò senza discussione, con voti fav. 70, contr. 9, il progetto di legge sulla Convenzione colle Ferrovie Sarde per la costruzione ed esercizio della strada ferrata da Terranova al Golfo degli Aranci, già approvato dalla Camera dei deputati, come a suo tempo annunciammo.

Ferrovie venete complementari — Lunedì scorso ebbe luogo il convegno per i definitivi accordi fra i rappresentanti della Provincia di Padova e la Commissione ferroviaria di Venezia riguardo le ferrovie che interessano le due Provincie. Questi accordi furono conseguiti

e concretati nel seguente ordine del giorno, che verrà presentato all'approvazione dei Consigli provinciali di Padova e Venezia:

« Fermo l'accordo fondamentale che la Provincia di Venezia concorra con due terzi, e la Provincia di Padova con un terzo solo, nella spesa occorrente per le linee Mestre-Dolo-Adria e Piove-Chioggia, per i tratti scorrenti nel territorio della provincia di Padova;

« Le Commissioni ferroviarie delle Provincie di Venezia e di Padova, salva l'approvazione dei rispettivi Corpi mandanti,

« Deliberano:

« I. Di modificare l'originario tracciato del primo tronco della linea Adriaco-Tiberina nel tratto da Piove ad Adria, portandolo a valicare il canale di Pontelongo nei pressi di Correzzola, in correlazione al tipo che, firmato dalle due Commissioni, si allega al presente verbale;

« II. Che la linea Piove-Chioggia abbia comune colla precedente il tronco da Piove fino ai pressi di Correzzola, distaccandosi quivi in prosecuzione per Brondolo fino all'incontro della linea Adria per Loreo a Chioggia;

« III. La Commissione ferroviaria di Padova riconosce la necessità di concorrere a sollievo della Provincia di Venezia nelle stabilite proporzioni pel terzo, sia che la spesa venga assunta dalla Provincia di Venezia col chiedere al Governo, anche a nome della Provincia di Padova, la costruzione delle linee 1 e 2 in base alla legge 29 giugno 1873 e 29 luglio 1879; sia che la Provincia di Venezia chieda, anche a nome della Provincia di Padova, la concessione della costruzione ed esercizio delle linee suddette per affidarla poi alla industria privata: ritenuto che l'onere complessivo, in questo secondo caso, non superi la somma di L. 1,500 al chilometro per 35 anni, e che la Provincia di Padova abbia ad intervenire negli accordi definitivi ».

Ferrovia Udine-Portogruaro. — Il *Giornale di Udine*, dell'11, scrive:

Sappiamo che la nostra Deputazione provinciale ebbe quest'oggi a riunirsi in seduta straordinaria per istudiare i mezzi d'affrettare la concessione ed il concorso governativo per la nostra linea di IV categoria Udine-Portogruaro, linea che, secondo le ultime notizie, sarebbe caldeggiata dal Ministro della guerra per riguardi strategici.

Ferrovie del Piemonte. — La Deputazione provinciale di Torino, nella seduta del 4 corr., deliberando in via d'urgenza, ed in esecuzione della deliberazione 5 maggio 1880 del Consiglio provinciale, stabilì di ricorrere al Governo del Re per la determinazione obbligatoria del riparto del contributo provinciale nelle spese di costruzione della ferrovia Chivasso-Casale tra le Provincie di Torino, Novara ed Alessandria; mandando intanto provvedersi per il pagamento della prima quota per l'anno corrente, provvisoriamente in base di 46 centesime parti, con espressa dichiarazione di riservare gli effetti del ricorso di cui sovra e di conseguire il rimborso che sarà del caso.

Tramways nel Piemonte — Da Cavaglià scrivono alla *Gazzetta del Popolo:*

Mercoledì, 3 corrente, coll'intervento del sotto-prefetto di Biella, di alcuni ingegneri, del rappresentante la Società costruttrice e del regio Commissario delle ferrovie, si procedette al collaudo della tramvia Biella-Cossato con esito soddisfacentissimo sotto ogni rapporto.

Tale splendido risultato, che fa onore ai costruttori, deve convincere gli oppositori alla nostra tramvia Santhià-Ivrea, che costruita dalla stessa Società e collo stesso sistema, nulla lascierà a desiderare per solidità, sicurezza e comodità del servizio; e che nessun inconveniente potrà derivare dallo scartamento ridotto a 75 centimetri, nè dal passaggio dei treni nell'abitato, potendosi rallentare la corsa, e rapidamente arrestarsi ad ogni istante.

Mentre si spera che, tolta dalla maggioranza intelligente del Consiglio comunale di Cavaglià la sospensione dei lavori che stavano per compiersi nell'abitato, intimata dal Sindaco, e che nessun'altra difficoltà venga a ritardare l'esercizio della linea, facciamo voti perchè dagli onorevoli Municipii di Santhià ed Ivrea vengano appianate quelle che impediscono il raccordamento della tramvia colle Stazioni ferroviarie di detti luoghi, e che intanto venga provvisoriamente e senza ritardo aperto l'esercizio al pubblico.

— Da Alba, 12, annunciasi che quel Consiglio comunale, dopo lunga ed animata discussione, ha votato a favore della tramvia Alba-Govone-Asti l'intiero sussidio domandato dagli assuntori dell'opera, fratelli Vaccarino, nella somma di L. 52,000.

Tariffe ferroviarie — È stata presentata da alcuni deputati al Ministro dei lavori pubblici la seguente raccomandazione:

« Roma, 3 maggio.

« I grandi ribassi fatti alle tariffe ferroviarie tedesche, in vista dell'apertura del Gottardo, favoriranno grandemente l'importazione nella Lombardia e in parte nel Piemonte delle materie prime, come il carbon fossile ed il ferro, dalla Germania, e più specialmente dai bacini della Saar e della Vestfalia.

« I sottoscritti, preoccupati dal grave danno che da questa combinazione di tariffe verrà indubbiamente ai porti di Genova, Savona e Venezia, per la diminuita importazione di tali merci per via di mare (danno che aggraverebbe le condizioni già tristi della navigazione e colpirebbe altresì lo Stato nel diminuito prodotto delle strade ferrate); convinti della necessità di procurare che questo sviamento di traffici non abbia a verificarsi, pregano l'onorevole Ministro dei lavori pubblici a voler esaminare di urgenza se non sia il caso, imitando l'esempio degli altri porti, di ribassare le tariffe ferroviarie per i trasporti di queste merci in provenienza da Genova, Venezia e Ancona.

« Persuasi che l'on. Ministro dei lavori pubblici vorrà prendere nella dovuta considerazione quanto sopra, si professano.

« Biancheri — Boselli — Randaccio — Molfino — Raggio — Gagliardo — Luzzatti — Goggi — Maurogònato. »

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo — La *Gazzetta Ticinese* dice che fra il 10 ed il 19 corrente hanno luogo le prove dei ponti con un convoglio composto di cinque macchine. Dal 15 in poi viaggieranno ogni giorno dei convogli di collaudo sulla intera linea, per l'accettazione da parte dei delegati della Confederazione e dei Cantoni interessati. In questa occasione, i tunnels saranno illuminati con luce elettrica. A questo scopo, i treni di collaudo, oltre le vetture per passeggieri, comprenderanno un carro piano, su cui si troverà una macchina elettro-dinamica.

— Il movimento sulle linee in esercizio della ferrovia del Gottardo durante lo scorso mese di aprile diede i seguenti risultati:

Linee ticinesi (85 chilometri): Passeggieri trasportati 39,100 (1881 aprile: 33,969). introito fr. 54,000 (franchi 34,695.80); merce trasportata tonnellate 5,100 (tonn. 6,470), introito fr. 21,100 (fr. 20 578.05). Introito complessivo fr. 75,100 (fr. 55,273.85), ossia fr. 883.53 (fr. 824.98) in media per chilometro.

Devesi però osservare che il tronco Lugano-Giubiasco venne aperto soltanto il 10 aprile, e quindi dal 1-9 aprile furono in esercizio soli 67 chilometri, e dal 10-30 aprile 85 chilometri.

Tronco Göschenen-Airolo (16 chilometri): Passeggieri trasportati 5,700, introito fr. 12,100; merce trasportata tonn. 700, introito fr. 5,500. Introito complessivo fr. 17,600, ossia fr 1,100 in media per chilometro.

Complessivamente sulle linee in esercizio (101 chilom.): Passeggieri trasportati 44,800, introito fr. 66,100; merce trasportata tonn. 5,800, introito fr. 26,600. Introito complessivo fr. 92,700, ossia fr. 917,82 (fr. 824.98) in media per chilometro.

Ferrovie svizzere. — Da una particolareggiata relazione sull'esercizio delle ferrovie svizzere, pubblicata ultimamente dall'Amministrazione delle poste e ferrovie della Confederazione, togliamo le seguenti cifre:

Lo sviluppo totale delle linee ferroviarie a tipo normale in esercizio alla fine del 1880 era di chilometri 2,571, e quello delle ferrovie di tipo speciale per regioni montuose (ferrovie funicolari ed a dentiera centrale) era di chilometri 85, costituendo così uno sviluppo complessivo di 2,656 chilometri, al quale dovrassi ancora aggiungere la rete di ferrovie che fanno capo al Gottardo, la cui apertura è imminente.

Il capitale investito nelle ferrovie svizzere era di franchi 962,165,525, così ripartito: 339 milioni furono sottoscritti per Azioni, 82 milioni rappresentano sussidii a fondo perduto dati dalle Autorità cantonali, e 540 milioni si ebbero mediante speciali prestiti.

Il medio costo chilometrico fu di fr. 303,710 per le linee ordinarie, e di fr. 211,850 per le linee di tipo speciale. La differenza ha origine dal fatto, che la costruzione delle linee di montagna, sebbene più dispendiosa della costruzione delle linee ordinarie, tuttavia offre il vantaggio di occupare terreni il cui costo è affatto insignificante.

Nel 1880, le linee della Confederazione furono percorse da 21,608.581 viaggiatori, dei quali 312,065 furono di prima classe, 3,862,707 furono di seconda classe, e 17,433,809 furono di terza classe. Il percorso medio di ogni viaggiatore fu di chilom. 20 70. Il peso delle merci e bagagli trasportati durante lo stesso periodo fu di tonnellate 5,817,008, delle quali tonnellate 103,753 rappresentano animali da macello, cavalli, ecc.

Il prodotto del movimento viaggiatori fu di 23 milioni e mezzo, e quello delle merci di 31 milioni e mezzo; ed aggiungendovi poi alcuni introiti occasionali si ebbe un prodotto lordo totale di circa 60 milioni. Il prodotto lordo chilometrico varia da un minimo di fr. 2,325 sulla linea Wohlen-Bremgarten ad un minimo di fr. 54,177 sulla linea Rigi-Vitznau, la ben nota ferrovia di montagna, così frequentata dai *touristes* durante la bella stagione ed affatto inoperosa durante l'inverno.

Tenendo conto dell'intera rete svizzera, il prodotto lordo chilometrico fu di fr. 23,391.

Le spese d'esercizio, compresa la manutenzione della via, fabbricati, ecc., furono in complesso di 31 milioni e mezzo, pari al 52.48 0[0] dell'introito lordo, lasciando così un prodotto totale netto di 28 milioni e mezzo, ossia di fr. 11,116 per chilometro.

Le condizioni economiche delle Ferrovie svizzere lasciano molto a desiderare, ed in molti casi gli azionisti non ricevono alcun interesse per anni ed anni.

Ammettendo il modesto interesse del 40 0[0], vi sarebbe un capitale di 249 milioni affatto infruttifero. Varie linee non coprono le spese d'esercizio, ed alcune, come la Berna-Lucerna, Jougne-Eclepens, Rigi-Scheideck e Jura, dovettero fallire completamente.

Il personale ferroviario comprende 13,248 individui, e possiede un capitale di circa 4 milioni per malattie, sussidii, ecc.

Le disgrazie di persone successe nel 1880, compresovi il personale viaggiante, furono 91, delle quali 41 risultarono fatali.

— Nella seduta del 5 corr. del Consiglio federale, la Società per azioni delle strade ferrate economiche di Zurigo venne riconosciuta come concessionaria della costruzione e relativo esercizio delle ferrovie economiche zurigane, state concesse il 31 gennaio scorso ai signori Meston e Comp. di Londra per una Società per Azioni da costituirsi.

Il piano finanziario presentato dal Comitato dirigente della Società medesima venne approvato.

Ferrovie in Grecia. — Scrivono da Atene, 7, alla *Riforma:*

Mentre continuano i lavori delle strade ferrate da Volo a Larissa e Farsala in Tessaglia, e da Catacolo a Pirgos nel Peloponneso, la Banca del credito generale Ellenico assunse la costruzione di diverse linee di strade ferrate dal Pireo al Peloponneso, lavori precedentemente assunti da altre Compagnie straniere e non eseguiti; ed un'altra Società recentemente costituita, denominata *dei lavori pubblici*, assunse la costruzione di altre linee sul continente.

Linea celerissima fra l'America e l'Europa. — Leggesi nell'*Eco d'Italia* di Nuova York:

Fra i progetti attualmente presentati al Comitato delle strade ferrate ad Ottawa, havvene uno di somma importanza per il dominio del Canadà.

La Compagnia, che presentò tale progetto per la pronta realizzazione, ha per iscopo di abbreviare di tre giorni il viaggio dall'Europa all'America e viceversa. Essa si compone di Americani, e porterà il nome di « Grande Compagnia celere Americana ed Europea ».

Noteremo soltanto che coloro i quali si annoiano per la monotonia delle lunghe traversate oceaniche, troveranno nella nuova linea una variante utilissima e piacevole.

Un viaggiatore, che deve recarsi da Montreal a Londra, prendendo la ferrovia al Capo Nord, attraverserà lo stretto di Canso, e rimontando in treno, raggiungerà la costa orientale di Terranova. Quivi s'imbarcherà per attraversare l'Atlantico, e prenderà terra a Galway, nell'Irlanda. Per schivare la noia della lunga traversata, il viaggiatore cambia la sua cabina in un comodo vagone; quindi riprende il piroscafo, che lo porterà a Holyhead; e finalmente, rimontando sul treno, giunge a Londra sano e salvo.

Lo ripetiamo che lo scopo del nuovo progetto è quello di abbreviare il viaggio per l'Europa di tre giorni.

Aggressione di un treno in America. — Lo stesso giornale reca:

Un treno di passeggieri, diretto per l'est, sulla linea ferroviaria *Atchinson, Topeka e Santa Fé*, sortì dalle rotaie, vicino a Rincon, New Mexico, per ostacoli criminalmente frapposti sui binarii; e cinque mascalzoni, armati fino ai denti, vi saltarono sopra, coll'intento di derubare la cassa della Compagnia Wells Fargo, contenente dollari 200,000 in argento. Volle però fortuna che i ladri per errore entrassero nel carro dei bagagli, invece che in quello dello express, e prima che potessero raggiungere lo scopo, gli impiegati ed i passeggieri si presentarono loro in numero così imponente, che giudicarono miglior partito darsi alla fuga.

Devesi però deplorare, per il rimbalzo del treno, la morte del macchinista e del fuochista, mentre l'impiegato della Compagnia Wells Fargo riportò gravi ferite.

Questi malviventi appartengono ad una banda di briganti, che già da parecchi mesi van commettendo ogni sorta di depredazioni nel New Mexico e nell'Arizona.

Ferrovie nelle Indie — Nell'Impero indiano (possessi inglesi), nell'interesse di una Società industriale per l'escavazione del petrolio, sono stati costruiti 230 chilometri di ferrovia, sotto la direzione e mercè gli studii di un Italiano, l'ingegnere Paganini di Belluno.

All'estremità di questa ferrovia, nelle vicinanze dei pozzi di petrolio, va sorgendo una nuova città, alla quale l'ing. Paganini ha domandato ed ottenuto l'autorizzazione d'imporre il nome. E il Paganini ha reputato bene intitolarla con quello della Regina d'Italia; e così in quelle lontane regioni sorge come per incanto e con febbrile attività la città *Margherita*, a cui auguriamo ogni splendido avvenire.

Notizie Diverse

Bilancio dei lavori pubblici pel 1882. — Abbiamo ricevuto un esemplare della Relazione della Sotto-Commissione parlamentare del Bilancio, incaricata dell'esame del Bilancio definitivo di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici pel 1882: Relazione testè presentata alla Camera dei deputati dal relatore on. Indelli.

In essa si approva, senza variazioni, il detto Bilancio definitivo, col quale si modifica quello di prima previsione già approvato dalla Camera nel dicembre scorso (v. *Monitore*, n. 51), presentando le seguenti cifre generali:

Spesa ordinaria . . . . L. 75,385,553 09
(di cui L. 280,459 per partite di giro).
Spesa straordinaria . . . . » 229,038,424.45
(di cui L. 168,381,845.16 per la costruzione di ferrovie, e L. 1,332,608.72 per capitali aggiunti).
In totale L. 304,423,977.54

Stabilimenti meccanici dei Granili e di Pietrarsa. — Nel nostro numero del 29 marzo scorso abbiamo riferito il progetto di legge presentato alla Camera dei deputati dal Ministro dei lavori pubblici pel riscatto dei suddetti Stabilimenti; e nel numero del 3 corr. annunciammo come la Commissione per l'esame di quel progetto indicasse, a mezzo del suo relatore on. Capo, alcune essenziali mutazioni introdotte al progetto stesso.

Ora riceviamo dai rappresentanti dei principali Stabilimenti industriali italiani copia di una petizione da essi rivolta al detto Ministro, e che ci sembra degna di speciale considerazione, riferendosi ad una questione che si agita già da parecchi anni, e che riguarda un importante interesse pubblico:

« Eccellenza,

« Colla legge presentata da ultimo dall'E. V. pel riscatto degli Stabilimenti nazionali di Pietrarsa e dei Granili, allo scopo di dar loro un assetto definitivo, venne giustamente proposto che gli Stabilimenti stessi debbano essere pel seguito affidati alla Società delle Ferrovie Meridionali, onde essa ne abbia a costituire le proprie grandi Officine, di cui appunto difetta. Questo concetto risponde ai reali bisogni di quegli Stabilimenti, perchè avrebbe per naturale conseguenza di assicurare permanentemente ad essi il lavoro necessario a mantenerli attivi e prosperi, e ad evitare che si ripetano quegli inconvenienti, che più volte ebbero a lamentarsi in passato, e che furono fonte di aggravi al bilancio dello Stato. — Non è dubbio infatti che queste Officine, affidate ad una Società privata esercente molte migliaia di chilometri di ferrovie, non potranno che rifiorire ed assumere sempre crescente sviluppo, nella misura appunto che vanno a svilupparsi le ferrovie al cui servizio verrebbero destinate.

« Ma, se sono esatte le notizie riportate dai giornali, sembrerebbe che nella Commissione parlamentare incaricata di riferire sul menzionato progetto di legge siasi manifestata la tendenza ad adottare un concetto ben diverso da quello che informa la legge presentata dall'E. V., e cioè a far in modo che il riscatto avvenga coi denari dello Stato, e lo Stato ne ceda l'esercizio alla Società delle Meridionali, garantendo ad essa un lavoro minimo di quattro milioni all'anno. L'E. V. è certamente già convinta che un provvedimento simile non sarebbe nè equo, nè razionale.

« O i bisogni di materiale sono così vistosi da poter alimentare tutti gli Stabilimenti nazionali, ed allora la garanzia del lavoro diventa perfettamente superflua; ovvero i lavori da farsi sono insufficienti a garantire un esercizio continuato a tutte le officine, ed allora il provvedimento diventa chiaramente ingiusto; nè si potrebbe spiegare perchè si dovrebbe garantire il lavoro a date officine, e non ad altre. — Questa protezione sarebbe anche moralmente dannosa, perchè lascierebbe dubitare che gli Stabilimenti di Pietrarsa e Granili non possono lavorare alle stesse condizioni degli altri Opificii nazionali, mentre invece, tanto questi, quanto molti altri fiorenti Stabilimenti delle provincie meridionali hanno dimostrato il contrario.

« Non vogliamo naturalmente tediarla coll'accennare a tutte le altre difficoltà pratiche, come quella della determinazione dei prezzi in via privata, ed altre che si verificherebbero esercendo queste Officine nelle condizioni suaccennate, che non sarebbero che una ripetizione di quelle lamentate finora.

« Quanto abbiamo detto più sopra rende sicuri i sottoscritti che V. E. non sarà per abbandonare o modificare il proprio progetto di legge, ed insisterà anzi perchè venga accolta l'opportunissima idea che lo informa.

« Colla più distinta considerazione si rassegnano

« Milano, maggio 1882.

« Miani Venturi e C., Milano — F. Grondona e C., Milano — Cerimedo e C., all'Elvetica, Milano — Ing. O. Moreno, per lo Stabilimento Nazionale di Savigliano — F.lli Diatto, Torino — Ing. A. Cottrau, per la Società Industriale di Napoli — C. e T. T. Pattison, Napoli — Ing. Breda, per la Società Veneta di imprese e costruzioni (Vicenza, Padova, Venezia) ».

Officine di Savigliano. — Ieri aveva luogo in Torino l'adunanza generale della Società nazionale delle Officine di Savigliano. Erano rappresentati a tale adunanza i 3/4 delle Azioni sociali.

Il presidente del Consiglio d'amministrazione, conte Meana, a nome del Consiglio, presentava il resoconto annuale della Società, o, per meglio dire, il resoconto dei primi nove mesi di gestione della medesima.

In questi nove mesi, la Società consegnò 389 veicoli, fra cui qualche vettura di prima classe e mista. Questi veicoli rappresentano un valore di 1,200,000 lire.

Nella costruzione di tale materiale si volle tenere alto l'onore dell'industria nazionale e soddisfare completamente ai desiderii dell'Amministrazione ferroviaria.

Dall'origine sua sino al giorno d'oggi, la Società ha conchiuso contratti colle Ferrovie dell'Alta Italia per oltre 700 fra vetture e carri, e colle Ferrovie Romane per altri 200. Oltre a ciò, ha intrapreso la costruzione di 10 vetture e 4 vagoni per un'Impresa privata.

La Società ha principiato a lavorare nel materiale fisso dell'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia (piattaforme, grue, ecc.), assumendo altresì l'impresa del ponte in ferro sul fiume Stura in vicinanza di Bertoulla: lavori tutti che importeranno in fin d'anno una somma di oltre 3 milioni di lire.

Le Officine, che comprendono oggidì 600 operaj, sotto la solerte direzione dell'esimio ingegnere Moreno, vanno migliorando sempre più; sicchè la Società, non solo ha assicurato il lavoro per la presente annata, ma unitamente ad altri contratti, ha assicurata la provvista negli anni 1883, 84 e 85 del materiale mobile per le ferrovie dell'Alta Italia.

Il presidente dava quindi lettura del bilancio sociale, il quale veniva approvato ad unanimità; e quindi venivano riconfermati i tre membri dell'Ufficio d'amministrazione scaduti a sorte, ed i due supplenti.

Società siderurgica italiana. — La Società promotrice dell'industria nazionale ha indirizzato la seguente lettera al capitano marittimo sig. Felice Regolini:

« *Ill.mo Sig. capitano Regolini,*

« Mi son fatto un dovere di comunicare alla Direzione di questa Società il suo pregiatissimo foglio delli 2 corrente, concernente il progetto di una Società siderurgica italiana.

« La Direzione accolse favorevolmente tale idea, e votò il seguente ordine del giorno, che mi faccio premura di trasmetterle:

« La Direzione della Società promotrice dell'industria nazionale, convinta della convenienza che ha l'Italia di rivolgersi con capitali propri ad utilizzare le sue ricchezze siderurgiche, unanime applaude alla grandiosa impresa ideata dall'egregio capitano Felice Regolini, perchè l'esercizio delle miniere di ferro dell'isola d'Elba sia assunto da una Società italiana, e fa fervidi voti perchè questo possa raggiungere risultati pari alla grandezza dell'opera ».

« Colgo quest'occasione per protestarmi coi dovuti ossequi.

« Torino, 10 maggio 1882.

« *Il Presidente* LUIGI AIELLO ».

Esposizione generale italiana pel 1884. — Il Comitato esecutivo ha definitivamente ed ufficialmente incaricato l'ingegnere Riccio della esecuzione di tutti i lavori occorrenti per i grandi edifizii dell'Esposizione.

L'ing. Riccio ha accettato l'incarico, ed ora già sta attendendo alla compilazione dei disegni di massima.

Intanto, per metter fra loro in armonia i locali delle diverse sezioni dell'Esposizione, il Riccio conferirà personalmente con tutte le Commissioni speciali, che saranno perciò convocate nella corrente settimana.

Regi Arsenali e Cantieri marittimi. — La *Gazz. Uff.* del 9 corrente ha pubblicato il R. Decreto del 20 aprile p. p., con cui il Regolamento provvisorio pel servizio delle Direzioni di lavori e sulla contabilità del materiale nei Regi Arsenali e Cantieri marittimi, approvato col Regio Decreto del 3 giugno 1880, è dichiarato definitivo, colle modificazioni introdotte nell'annesso esemplare dal Ministro della marina.

Regìa dei tabacchi. — La Commissione incaricata di studiare la questione del monopolio dei tabacchi si è definitivamente pronunciata per riavocarne la gestione allo Stato, escludendo l'idea di appaltarlo a Società private o di prorogare l'attuale contratto colla Regìa.

Nello stesso mentre, è probabile si introducano alcune leggiere modificazioni nelle tariffe, giacchè quelle apportatevi nel 1878 non hanno dato tutti i resultati che se ne aspettavano.

Ufficii telegrafici — Il 15 aprile p. p., nella Stazione ferroviaria di San Benigno (provincia di Torino), ed il 1° corr. in Torralba (provincia di Sassari) è stato attivato il servizio telegrafico pel Governo e pei privati.

— Il 2 corrente, in Tortorici (provincia di Messina), è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Telegrafia internazionale. — L'Ufficio internazionale delle Amministrazioni telegrafiche, residente a Berna, annunzia che dal 1° maggio corr. le tasse degli Ufficii interni chinesi sono elevate alle cifre seguenti.

A partire da Shanghai, per ciascuna parola:

Soochow, lire 1; Chin-Kiang, lire 1.10; Chingkiangpoo, lire 1.20; Chining, lire 1.30; Nankin, lire 1.40; Tien-tsin, lire 1.50, Taku, lire 1.60

— L'Ufficio internazionale suddetto annunzia inoltre che è ristabilito il cavo sottomarino tra Zanziber e Mozambico (Africa meridionale). I telegrammi per Mozambico ed oltre riprendono quindi il loro corso regolare.

— Annunzia in fine:

1. Che sono ristabiliti i cavi sottomarini tra Pernambuco e Maranham (Brasile), e tra la Guadalupa e la Dominica (Indie occidentali). I telegrammi per Maranham, per Para e per la Dominica riprendono perciò il loro corso regolare;

2. Che la Compagnia *Western and Brazilian* ha aperto un Ufficio a Tortaleza, nel Brasile (sinonimo Ceara). La tassa, a partire da Lisbona, è di lire 12.62 1|2 per ciascuna parola;

3. Che è stato chiuso alla corrispondenza internazionale l'Ufficio chinese di Lingching.

Tariffe telegrafiche in Francia. — La Convenzione telegrafica vigente tra l'Italia e la Francia stabiliva che la tassa di 25 centesimi per parola, finora applicata ai dispacci nei rapporti telegrafici tra queste due nazioni, sarebbe stata ridotta a centesimi 20, quando fosse risultato un aumento del 20 0[0 sugli introiti ottenuti nel 1878.

Il fatto essendosi verificato, il *Journal Officiel* ha pubblicato l'8 corrente la relazione del Ministro delle poste e dei telegrafi, ed il relativo decreto presidenziale, con cui, a partire dal 1° giugno prossimo, la tariffa per parola dei telegrammi spediti dalla Francia in Italia è ridotta a 20 centesimi, invece di 25, come attualmente. La tariffa sottomarina, da riceversi in Algeria e Tunisia per dispacci a destinazione d'Italia, è ridotta di 10 centesimi per parola, cioè 30, in luogo di 40.

Canale marittimo in Inghilterra. — Si parla fondatamente in Inghilterra di costrurre un canale marittimo, sul modello del canale di Suez, nell'ovest del Regno. Si tratta di tagliare, al livello del mare, l'istmo che divide la baia di Bridgewater, a partire dall'Estuario e dall'Exe. Il canale progettato, unendo la Manica ed il canale di Bristol mediante una via navigabile e praticabile ai vapori carbonieri, nonchè alle altre navi di forte tonnellaggio, porterebbe le risorse delle miniere carbonifere e del ferro del mezzogiorno del principato di Galles, nonchè i prodotti delle manifatture del Midlang, alla portata del sud-est dell'Inghilterra, ed anche del continente, abbreviando di 250 miglia il tragitto fra i porti della Severn e del Tamigi.

Da un secolo, questo progetto formò l'occupazione degli uomini più distinti d'Inghilterra, e persino nel 1825 fu adottata una legge in favore dello stabilimento del « Canale marittimo della Manica e del canale di Bristol », la cui esecuzione fu poi impedita dalle crisi politiche, finanziarie e commerciali sopravvenute.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii rimasero nella scorsa settimana, come al solito, poco trattati, e le quotazioni rispetto ad essi si possono ritenere quasi nominali.

Le Azioni della Società delle Meridionali si aggirarono nei primi giorni tra il 469.50 al 470, e discesero poi a 468.50; nelle Obbligazioni relative si manifestò qualche denaro, che le sostenne a 276. Causa di ciò è l'imminente sorteggio di queste Obbligazioni, per cui verranno rimborsate alla pari.

I Boni intrattati a 547. Le Palermo-Trapani si tennero a 278; quelle di seconda emissione a 278.50 e 279; le Pontebbane a 444; le Lombarde a 292.50 e 293; le Sarde, serie A, a 272.50; la serie B a 276; le nuove a 271.50; le Azioni Ferrovie Romane a 151 ed a 152.50.

A Parigi, le Lombarde piuttosto ferme a 318.75; le Obbligazioni a 289 e 288; le Vittorio Emanuele a 278; le Azioni Ferrovie Romane a 148; le Obbligazioni a 275 e 273.

CONVOCAZIONI

Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche. — Gli azionisti sono riconvocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 27 corr. in Napoli, sede sociale (strada Medina, 24), pel resoconto dell'esercizio 1881 e relativo dividendo, per la nomina di amministratori e revisori dei conti, e per comunicazioni del Consiglio.

Società Anonima per la ferrovia Parma-Guastalla-Suzzara — Gli azionisti sono convocati in assemblea straordinaria pel giorno 12 giugno p. v. in Milano, sede sociale (via P. Verri, 12), per deliberare sugli oggetti all'ordine del giorno.

Avvisi d'Asta

Il 23 corr., presso la Direzione del Genio militare di Roma, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione di un magazzino a polveri nella Vigna Pia, fuori di Porta Portese presso Roma, in diminuzione dell'importo di L. 86,174.50, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 200 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 10,000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Torino, si terrà un'asta per il definitivo deliberamento dell'appalto della fornitura di chilogr. 24,000 di ferro in filo, lamiera e verghe, in diminuzione del complessivo importo di L. 10,244.50, così ridotto pel ribasso già offerto. Consegna entro 50 giorni. Deposito cauzionale L. 1,200 in numerario o rendita D. P.

— Il 24 detto mese, presso la Direzione del Genio militare in Napoli, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di ampliamento e sistemazione dell'Ospedale militare di Cava dei Tirreni, per il presunto importo di L. 150,000. Deposito cauzionale L. 15,000 in numerario o rendita D. P.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Prefettura di Potenza, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della costruzione del tronco della strada obbligatoria del Comune di Venosa, che dal tratturo di Spinazzola va ad innestarsi con la nazionale verso Canosa e con la provinciale verso Cerignola, della lunghezza di m. 17,018.79, sull'importo di L. 127,881.62, così ridotto pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 25 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Reggio Calabria, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della novennale manutenzione (dalla consegna al 31 marzo 1891) del 1° e 2° tronco

della strada nazionale delle Calabrie, fra la spalla destra del ponte sul fiume Mesima ed attraverso di Bagnara, della complessiva lunghezza di m. 39,573, per la presunta somma di L. 26.930. Deposito interinale L. 4,000, cauzione definitiva eguale alla metà dell'annuo canone deliberato, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada obbligatoria che da Rocca di Corio tende a Nole ed a Ciriè, della lunghezza di m. 4,235.16, per il presunto importo di L. 23,651.45. Lavori da eseguire entro 10 mesi dalla consegna. Deposito interinale L. 1,200, cauzione definitiva L. 2,100, ambidue in valuta legale o rendita D. P.

— Il 26 detto mese, presso il Municipio di Genova, si terrà un'asta per l'appalto della pavimentazione di alcuni tratti di via della città, per la presunta somma di L. 45.000. Deposito cauzionale L. 5,000, oltre L. 600 per spese d'asta e contratto.

— Il 27 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Sassari, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione della strada provinciale da Sassari a Scalacavalli, della lunghezza di m. 19,600. Deposito interinale L. 1,100, cauzione definitiva L. 1,400, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Direzione delle costruzioni navali del 1° dipartimento marittimo, si accettano le offerte di ribasso non inferiore al 20°, per l'appalto della fornitura di legname abete del Baltico o del Nord America, sull'importo di L. 126,611.75, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito cauzionale L. 13,000 in numerario o rendita D. P.

— Il 29 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Chieti, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costrnzione del tronco della strada provinciale da Torino del Sangro a Castel di Sangro, compreso fra il Vallone del Molino sotto Colledimezzo ed il ponte sul Sangro, della lunghezza di m. 10,581.50, in diminuzione della somma di L. 341,118, così ridotta pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 3 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 20,000. cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D: P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Lecce, si terrà un'asta per l'appalto della quadriennale manutenzione (1882-85) delle gettate del forte a mare e della Bocca di Puglia nel porto di Brindisi, per la presunta annua somma di L. 26,021. Deposito interinale lire 3,400, canzione definitiva eguale alla metà dell'annuo canone deliberato, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Il 30 detto mese, presso la Direzione del Genio militare di Alessandria, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione di una Caserma per una compagnia alpina di 250 uomini in Costigliole Saluzzo, in diminuzione dell'importo di L. 72,000. Deposito cauzionale L. 7,200 in numerario o rendita D. P.

— Il 1 giugno p. v., presso il Municipio di Varzi (prov. di Pavia), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un ponte in muratura a 4 arcate sul torrente Staffora, e d'opere accessorie, per la presunta complessiva somma di L. 92,096.70. Lavori da eseguire entro 18 mesi dalla consegna. Deposito interinale e cauzionale L. 9,209.67, in numerario o rendita D. P.

— Il 7 detto mese, presso la Prefettura di Messina, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada obbligatoria da Monforte San Giorgio al confine di Roccavaldina, compreso tra Monforte stesso ed il torrente Rocca, della lunghezza di m. 4,984, per la complessiva somma di L. 103,549.20. Lavori da eseguire a termini del Capitolato. Deposito interinale L. 3,000, cauzione definitiva L. 6,000, ambidue in numerario o rendita D. P.

Appalti deliberati.

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto, per conto dell'Impresa Bottelli, le travate metalliche della ferrovia Parma-Spezia.

G. PASTORI *Direttore-proprietario, responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

17ª Settimana. — *Dal 23 al 29 aprile* 1882.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1882	1,539.—	454,199.73	295.13
Settimana corrisp. nel 1881.	1,446.—	508,650.20	351.76
Differenze nei prodotti della settimana 1882. . . .	+ 93.—	— 54,450.47	— 56,63
Introiti dal 1° gennaio 1882	1,511.12	7,265,923.09	4,808 30
Introiti corrisp. nel 1881	1,446.—	7,507,288.72	5,191 76
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1882 . . .	+ 65.12	— 241,365.63	— 383.46
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1882.	1,338.—	201,905.23	150.90
Settimana corrisp. nel 1881.	1,285 —	219,619.54	170 91
Differenze nei prodotti della settimana 1882	+ 53 —	— 17,714.31	— 20.01
Introiti dal 1° gennaio 1882.	1,338.—	3,784,704.20	2,828.63
Introiti corrisp. nel 1881 .	1,276.38	3,711,934.20	2,908.17
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1882	+ 61.62	+ 72,770.—	— 79.54

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di marzo 1881

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	27,044,60	9,639,65	7,670,34
Piccola Velocità	9,384,95	480,25	5,722,01
Totali . . .	36,429,55	1[illegible],119.90	13,392,35

Strade Ferrate Romane

9ª Settimana — *Dal 26 febbraio al 4 marzo* 1882

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. esercitl	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	624,473.54	19,370.51
Settimana corrisp. del 1881.	1,681	665,998.39	20,658.56
Differenza (in più . . .	—	—	—
Differenza (in meno . . .	—	41,524.85	1,288.05
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 4 febbraio 1882	1,681	5,015,138.02	17,284.92
Periodo corr. 1881	1,681	5,048,522.27	17,399.98
Aumento	—	—	—
Diminuzione	—	33,384.25	115.06

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti del mese di ottobre 1881.

QUALITA' DEI TRASPORTI	LINEA VICENZA-SCHIO Importo	LINEA TREVISO-VICENZA e PADOVA-BASS. Importo	LINEA CONEGLIANO-VITTORIO Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori . . .	14,299.64	51,409.00	5,943.68	71,652.32
Bagagli e cani . .	166.33	1,018.63	203.94	1,388.90
Merci a grande vel.	1,144.58	6,381.97	551.77	8,078.32
Merci a piccola vel.	10,269.76	32,576.12	4,697.20	47,543 38
Introiti diversi . . .	506.83	950.42	407.47	1,864.72
Totale . . .	26,387.14	92,336 44	11,804 06	130,527.64

CITTÀ DI TORINO

AVVISO DI SECONDO INCANTO

Alle ore due pomeridiane di martedì 23 maggio 1882, nel civico Palazzo, si procederà a nuovo esperimento d'asta, col metodo della licitazione orale ad estinzione di candela vergine, per la **vendita,** precedentemente annunziata, **in due distinti Lotti,** dello **Stabilimento dei Molini** proprii della Città, detti **di Dora o dei Molassi** e dei *Fabbricati e Locali* detti *dei Forni*.

Il Lotto primo comprende: Lo Stabilimento dei Molini detti di *Dora o Molassi*, composti di fabbricati e siti annessi, della superficie di metri quadrati 6764 circa, con annesso salto, servito da corso d'acqua di proprietà municipale, che, derivato dal torrente Dora al luogo detto *la Pellerina*, dopo aver soddisfatto agli altri oneri pubblici e privati, coll'aggiunta delle acque del Canale detto della *Ficca Nuova o Meana*, parimenti derivato dalla Dora, attraversa lo Stabilimento da ponente a levante, e che, tenuto conto delle eventualità naturali e convenzionali, può risultare in media sino a litri cinquemila duecento per ogni minuto secondo, con una caduta di oltre metri *tre;* compresi i meccanismi ed accessori, con 42 palmenti mossi da 18 ruote, ed i fabbricati e locali per uso di magazzini e lavoratura di farine.

Il Lotto secondo comprende: I Fabbricati e dipendenze detti *i Forni*, della superficie di metri quadrati 4886 circa, composti di una manica semplice a due piani verso pubblico vicolo, di altra manica centrale a tre piani contenenti i forni, e di due navate laterali ad un piano; dell'Oratorio di San Martino, e di tettoie con annesso uso di forza motrice, di quattro cavalli teorici circa, sul canale scaricatore di quello detto delle Fontane.

La vendita tanto dei Molini quanto dei Forni, uniti o separati, viene fatta nello stato in cui si trovano, sotto le condizioni, avvertenze e riserve tenorizzate nel relativo Capitolato approvato dal Consiglio comunale in adunanza del 28 novembre 1881.

L'acquisitore potrà valersi della forza motrice e dello Stabilimento costituente il Lotto primo, per macinazione di cereali o per qualsivoglia altra industria, e dello Stabilimento costituente il Lotto secondo, per qualunque uso.

Per essere ammesso a far partito, ciascun oblatore dovrà, prima dell'apertura dell'asta, fare un *deposito cauzionale* in titoli al portatore della Città o del Debito pubblico dello Stato italiano, *corrispondente* in valore effettivo *al decimo dei singoli Lotti o dei Lotti riuniti*, cui l'oblatore intenda di applicare. Il Sindaco potrà, per detto deposito, accettare un Buono pagabile a vista, al suo ordine, passato da un Istituto di credito o da una Ditta di notoria solvibilità; il tutto però a solo esclusivo giudizio del Sindaco stesso, e senza possibilità nè di reclamo, nè di osservazione.

Il deposito sarà devoluto al Municipio, ed il Buono a vista sarà pagato all'ordine del Sindaco, tuttavolta che il deliberatario, nel termine di giorni otto dopo il deliberamento definitivo, non si presenti a stipulare l'atto di riduzione in regolare contratto; e ciò senza bisogno di alcun atto nè giudiziale, nè stragiudiziale.

L'incanto verrà aperto:

Quanto al Lotto primo, sulla somma di Lire **420,000** per l'area e pel fabbricato; oltre al pagamento del **canone annuo** fisso di **L. 9000** per la concessione ed uso della annessa forza motrice.

Quanto al Lotto secondo, sulla somma di Lire **140.000;** oltre il pagamento del **canone** fisso **annuale** di L. **120** per la concessione ed uso della annessa forza motrice.

Gli aumenti dovranno farsi, pel Lotto primo, sul prezzo capitale di L. 420,000 in somma non minore di L. 1000. — Gli aumenti sul prezzo del Lotto secondo non potranno essere minori di L. 500.

Prima di aprire l'incanto, il Sindaco deporrà sul tavolo una scheda suggellata in cui sarà dichiarato il *minimum* di aumento al prezzo d'asta; e, sempre che gli aumenti fatti dagli oblatori non agguaglino o non superino detto *minimum*, il Sindaco potrà dichiarare deserto l'incanto.

Il Lotto dello Stabilimento dei Molassi verrà posto all'asta pel primo, e qualora le offerte vengano a raggiungere il *minimum* fissato come all'articolo precedente, si porrà all'asta il Fabbricato e locali dei Forni costituente il Lotto secondo; in difetto, l'asta sarà dichiarata deserta e non si procederà più all'incanto del detto secondo Lotto.

Verificandosi il deliberamento di ambidue i Lotti, questi verranno riuniti e si porranno immediatamente all'asta sul complesso dei due prezzi risultati dai singoli deliberamenti.

Qualora non vi sia offerta in miglioramento del prezzo dei singoli deliberamenti sui Lotti riuniti, s'intenderà fermo il deliberamento dei Lotti separati; salvo gli aumenti nei modi e termini di legge.

Trattandosi di secondo incanto, la vendita sarà deliberata quand'anche non vi sia che un solo offerente per ciascun Lotto.

Il tempo utile (fatali) per presentare offerta d'aumento, non inferiore del vigesimo al prezzo complessivo di aggiudicazione dei due Lotti riuniti od ai singoli prezzi di aggiudicazione dei due Lotti separatamente deliberati (a seconda dell'esito che sarà per avere l'incanto), scade alle ore **undici antimeridiane di venerdì nove giugno 1882.**

Il Capitolato delle condizioni coll'annesso Piano è visibile nell'Ufficio municipale X (Lavori pubblici).

Tutte le spese relative alla presente vendita, comprese quelle di stampa, di pubblicità e di inserzioni ufficiali, sono a carico del deliberatario o dei deliberatari in proporzione

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO D'ASTA

È aperta l'asta fino a tutto il 25 Maggio corr. per l'affitto dei locali ad uso Caffè e Buffet nelle Stazioni di Treviglio, Desenzano, Villafranca, S. Bonifacio, Montebello, Vicenza, Mogliano, Treviso, Casarsa e Rovigo, e per la concessione dell'esercizio di Trattoria e Caffè a bordo dei Piroscafi sul lago di Garda.

Per informazioni rivolgersi al Capo della 4.ª Divisione Traffico in Verona, od ai Capi delle suddette Stazioni, od ai Capitani dei detti Piroscafi.

Milano, 10 Maggio 1882.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

TORINO — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, Via Finanze, 13.

ANNO XV. Mercoledì 24 Maggio 1882. N. 21.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

		Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L.	20	11	6
PER L'ESTERO	»	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO.

FERROVIE DELL'ALTA ITALIA

Esercizio provvisorio governativo del 1880.

(Continuazione e fine — vedi N. 20).

1. — Il capitolo V della Relazione, di cui ci occupiamo, riguarda il *Contenzioso*; e da esso rilevasi che le cause di maggior interesse trattate nel 1880 dalla Consulenza legale sommarono a 70; delle quali, 7 furono attive e 63 passive; 8 furono definite con sentenza favorevole, e 2 con sentenza sfavorevole; e 14 furono definite con transazione o recesso. Ne rimanevano quindi ancora 46 pendenti al 31 dicembre 1880.

Quanto ai litigi di minore importanza, erano 153 pendenti al 1 gennaio 1880; ne sopraggiunsero 276 durante l'anno, e quindi in totale sommavano a 429. Ma di questi ne furono definiti 189 (cioè 114 con esito favorevole, 15 con esito sfavorevole, e 60 mediante transazione), per cui al 31 dicembre 1880 ne rimanevano pendenti soli 240.

2. — Il capitolo VI tratta del *Personale*. Esposta l'antica pianta organica, e le modificazioni successivamente introdotte o proposte dal Consiglio d'amministrazione, comprese le promozioni sistematiche durante il 1880, la Relazione dimostra che gl'impiegati dei varii Servizii sommavano in totale a 24,353, ed a 9,476 i giornalieri, quindi in complesso a 33,829; per cui, la lunghezza assoluta delle linee essendo di chilom. 3,569, si avevano 9,478, tra impiegati e giornalieri, per ogni chilom. di via in esercizio.

La spesa ordinaria per stipendii e paghe ascendeva a . . . . L. 32,730,995.80

La spesa variabile per diarie, indennità, percorrenze, ecc., a . . . . » 5,723,297.37

E quindi in totale L. 38,454,296.17

cioè L. 10,774.52 per ogni chilometro di via in esercizio.

3. — Passando ora al più importante capitolo VII, che tratta dei *Prodotti e Spese dell'esercizio*, la Relazione osserva anzitutto che, quantunque ne' suoi risultati definitivi l'esercizio del 1880 siasi chiuso con un provento netto di poco superiore a quello ottenutosi nel 1879, tuttavia, volendosi avere il debito riguardo agli oneri addizionali ed alle circostanze fortuite che, durante l'anno 1880, influirono ad accrescere sensibilmente le spese, non si può che compiacersi dell'impulso, oramai costante e veramente straordinario, impresso al traffico delle strade ferrate dal generale risveglio del commercio e dell'industria nazionale.

I *Prodotti lordi* dell'esercizio del 1880, compreso il lago di Garda ed il tratto da Modane al Confine francese, esercito per conto della Compagnia Parigi Lione-Mediterraneo, ascesero a L. 111,297,064.22; cioè L. 31,368 per chilometro in esercizio, e L. 5.90 per chilometro percorso. Confrontati con quelli dell'anno 1879, si ha pel 1880 un aumento di L. 8,048,118.27; cioè L. 2,210 per chilometro in esercizio, e L. 0.12 per chilometro percorso.

I suddetti prodotti si ripartiscono poi nel modo seguente:

		Prodotto del 1880		Aumento sul 1879 assoluto		p. 0/0
Viaggiatori . . .	L.	41,739,871.15	L.	1,760,271.77	L.	4.40
Trasporti a g. v.	»	12,805,486.88	»	823,849.50	»	6.87
Id. a p. v.	»	53,973,238.61	»	5,046,841.45	»	10.31
Prodotti diversi .	»	2,778,467.58	»	417,155.55	»	17.66
Totale	L.	111,297,064.22	L.	8,048,118.27	L.	7.79

Le *Spese* complessive dell'esercizio del 1880, compreso come sopra il lago di Garda ed il tronco Modane-Confine francese per conto della Compagnia suddetta, ascesero a L. 71,216,378.89; cioè L. 20,072 per chil. in esercizio, e L. 3.78 per chil. percorso. Confrontate con quelle del 1879, risultano in aumento di L. 7,959,095.50; cioè lire 2,208 per chilometro in esercizio, e L. 0.24 per chil. percorso.

Le dette spese si ripartiscono poi nel modo seguente:

		Spesa del 1880		Aumento sul 1879 assoluto		p. 0/0
Spese gener. d'amm.	L.	4,090,889.32	L.	261,584.57	L.	6.83
Manutenz. e lavori	»	14,282,164.84	»	2,244,080.38	»	18.64
Trazione e materiale	»	24,272,922.20	»	2,633,167.48	»	12.17
Traffico	»	23,968,359.97	»	2,664,478.85	»	12.50
Corrisp. a Soc. priv.	»	4,602,042.56	»	155,784.22	»	3.50
Totale	L.	71,216,378.89	L.	7,959,095.50	L.	12.58

Però la Relazione osserva che tali spese complessive abbracciano due distinte categorie: l'una delle quali rappresenta le spese ordinarie d'esercizio, e l'altra concerne spese straordinarie, che ragioni di opportunità consigliarono di porre a carico dell'esercizio, ma che, secondo concetti generali, avrebbero dovuto essere assorbite per via d'ammortamento (come p. es. pei rifacimenti di binario e pel rinnovamento di materiale mobile), ovvero essere imputate in conto capitale per tutto quanto concerne il miglioramento e quindi il maggior valore dell'ente patrimoniale.

Secondo questa razionale ripartizione, le spese della prima categoria, cioè quelle strettamente attribuibili all'esercizio, ammonterebbero a L. 69,507,180.33; e quelle della seconda categoria, cioè di migliorie o di straordinaria manutenzione, ascenderebbero a L. 1,709,108.56; mentre quelle del 1879 ascendevano a L. 62,998,399 per la prima categoria, ed a L. 258,883.94 per la seconda.

E confrontando poi le spese strettamente attribuibili all'esercizio nel detto biennio, ne risulta pel 1880 un aumento di L. 6,508,780.88, cioè di L. 10.33 p. 0|0.

Ora la notevole differenza emergente tra l'aumento percentuale dei prodotti (L. 7.79) e l'aumento percentuale delle spese (L. 10.33), spiega la insignificante influenza esercitata sul reddito netto dal rilevantissimo incremento ottenutosi sui proventi del traffico.

Diverse sono le cause di tale notevole aumento di spese nel 1880 in confronto del 1879: alcune fortuite, quantunque notorie, come il repentino aumento di costo dei combustibili e metalli in genere, ch'ebbe naturalmente un'influenza grandissima sugli approvvigionamenti pel 1880; altre assolutamente richieste dal miglior andamento dei servizio; ed altre infine imposte imperiosamente dalle esigenze del traffico, che andò sviluppandosi in proporzioni superiori ad ogni previsione.

Tuttavia, mediante opportune economie realizzatesi nei diversi rami di servizio, la funesta influenza delle suddette circostanze particolari del 1880 potè essere mitigata, sicchè gli effetti ne riescirono di molto inferiori a quanto sarebbesi potuto immaginare.

4. — Esaurito così l'esame comparativo dei prodotti e delle spese del biennio 1879-1880, e passando ad esaminare isolatamente l'esercizio di quest'ultimo anno nei riguardi di quanto erasi dal medesimo ripromesso, la Relazione constata che, se nella parte attiva i prodotti realizzati superarono di gran lunga la cifra di previsione, con un aumento di L. 4,347,064.22, nella parte passiva invece le spese normali si mantennero nel complesso al disotto delle preventivate, essendo evidente che la tenue eccedenza di L. 370,578 89 in esse verificatasi, ossia dell'8.52 p. 0|0 del maggior prodotto, non può certo confrontarsi coll'importantissimo aumento di produttività realizzatosi durante l'anno.

Infatti, il bilancio preventivo di competenza aveva calcolati i prodotti lordi in L. 106,950,000 e le spese in L. 70,845,800, e quindi i prodotti netti in L. 36,104,200; mentre il bilancio consuntivo ufficiale porta i prodotti lordi a L. 111,297,064.22 e le spese a L. 71,216,378.89, e quindi i prodotti netti a L. 40,080,685.33. Laonde risulta un aumento del consuntivo sul preventivo di lire 4,347,064.22 pei prodotti lordi, di L. 370,578.89 per le spese, e di L. 3,976,485.33 pei prodotti netti.

Però queste risultanze, desunte dalle scritture ufficiali dell'Amministrazione, tenute coi sistemi della contabilità industriale e col libro-giornale a partita doppia, prescritto dal Regolamento 6 marzo 1879, sarebbero alquanto diverse da quelle del Bilancio generale dello Stato, cioè colla eliminazione ed introduzione dei residui attivi e passivi riferibili al precedente esercizio, e col confronto del relativo bilancio di definitiva previsione.

Tali risultanze sarebbero così stabilite:

Prodotti lordi	L. 111,318,111.27
Spese d'esercizio (compresa la parte straordinaria ed i correspettivi pagati a Società private)	» 71,311,427.34
Prodotto netto	L. 40,006,683.93

I versamenti eseguiti durante l'anno 1880 alla R. Tesoreria, in conto dei prodotti netti dell'esercizio, ascesero a L. 32,500,000, applicabili agli anni seguenti:

	1879	1880
Secondo le risultanze della Contabilità ufficiale	L. 4,414,475.68	L. 28,085,524.32
Secondo le risultanze del Bilancio generale .	» 3,505,413.32	» 28,994,586.68

Laonde rimanevano a versare pel prodotto netto, giusta le prime risultanze, L. 11,995,161.01, e giusta le seconde L. 11,012,097.25.

Che se all'indicato versamento pel 1880 si aggiungono quelli effettuati nel 1879 in L. 38,000 e nel secondo semestre 1878 in L. 20.000, si ha l'ammontare complessivo dei versamenti fatti dal principio dell'esercizio provvisorio governativo in L. 90,500,000.

La situazione poi economica dell'Amministrazione al 31 dicembre 1880 era la seguente:

Spese anticipate dal 1° luglio 1878 al 31 dicembre 1880 per lavori in conto capitale e per acquisto di materiale mobile, imputabili al bilancio del Ministero dei lavori pubblici	L. 24,301,496.20
Dedotti i rimborsi ricevuti in via di acconto a tutto 1880 in	» 16,766,461.09
Credito rimanente	L. 7,535,035.11
Crediti verso i Ministeri della guerra e delle finanze per lavori eseguiti per loro conto, e di quello dei lavori pubblici pel correspettivo d'esercizio della linea Voghera-Pavia-Brescia, già compreso nel prodotto lordo	» 3,564,867.44
Crediti per lavori eseguiti per conto di diversi Municipii, e delle Società concessionarie di linee private	» 1,523,872.06
Ammontare complessivo dei crediti dell'Amministrazione a tutto 1880 . .	L. 12,623,774.61

5. — Il capitolo VIII tratta di *Oggetti varii*, che noi accenneremo brevemente.

Parlando anzitutto dei *Tramways*, la Relazione accenna alle varie precauzioni e disposizioni richieste dal rapido sviluppo delle tramvie a cavalli ed a vapore nella zona percorsa dalla rete ferroviaria, per evitare ogni pericolo d'infortunii, senza impedire, nè possibilmente ritardare la rispettiva locomozione. Siccome poi la concorrenza, creata da codesto mezzo facile di locomozione, in certi casi non poteva non arrecare pregiudizio ai prodotti ferroviarii, così il Consiglio d'amministrazione si è occupato dello studio delle facilitazioni e dei provvedimenti più opportuni per mantenere alle linee ferroviarie quel movimento, che i vantaggi di esse sulle tramvie sono in grado di assicurare.

Tra i detti provvedimenti si accenna all'istituzione, in via di esperimento sulle linee secondarie della rete, di un *servizio economico*, cioè di un sistema di esercizio conciliante i minacciati interessi dell'Amministrazione ferroviaria colle comodità del pubblico, e consistente nel fare treni leggieri, con adatte vetture, a velocità ridotta, ed a brevi intervalli.

Fu infatti deciso che l'esperimento avesse ad iniziarsi, con treni trainati da piccole locomotive sistema Krauss, sulle linee Monza-Lecco, Genova-Nervi, Santhià-Biella, e con vetture Belpaire su quelle Venezia-Treviso e Torino-Chieri. Il tipo delle vetture adottato fu quello così detto americano. Ma l'esperimento non potè essere incominciato

che nell'ottobre 1880 sulla linea Monza-Lecco, e nel dicembre sulla tratta Genova-Nervi, ed in questo stesso mese il servizio per Lecco fu esteso sulla linea Milano-Lecco per meglio utilizzare il materiale. —

Si accenna poi alle Officine di Savigliano, alle Convenzioni stipulate tra l'Amministrazione e quel Comune, ed all'affittamento delle dette Officine alla ditta E. Rolin, le quali già a quest'ora hanno fornito alle Ferrovie parecchi veicoli, e vanno prendendo notevole sviluppo.

Si fa pure menzione del concorso alla grande Esposizione industriale di Milano, riservandosi più particolarmente alla Relazione pel 1881 di render conto dei varii articoli esposti, dei quali però noi abbiamo a suo tempo parlato abbastanza diffusamente nel nostro giornale.

Accennasi in fine agli esperimenti del Block-system automatico del prof. Ceradini, attuati nel 1880 fra le Stazioni di Genova e Recco e da Chiavari a Sestri-Levante, con l'approvazione di apposita Commissione; nonchè agli esperimenti comparativi dei freni continui, secondo i sistemi Westinghouse e Smith-Hardy, esperimenti tuttora in corso, come abbiamo già altrove accennato; e per ultimo agli esperimenti dell'avvisatore elettrico Giorda, che si sta pure studiando.

6. — Finalmente il capitolo IX, che chiude la Relazione di cui ci occupiamo, tratta della *Liquidazione di conti sociali*, cioè di quella dipendente dalla Convenzione di Basilea, non ancora compiutasi nel 1880.

Siccome però tale liquidazione ebbe successivamente il suo pieno effetto, com'è già noto ai nostri lettori, avendone noi pubblicato gli atti ufficiali relativi, così cessa per noi ogni motivo di più occuparcene. —

E con ciò chiudiamo la nostra rassegna, compiacendoci dei risultati esposti, ed augurandone ancora di più lieti pei successivi esercizii, mercè lo sviluppo sempre crescente del commercio e dell'industria nazionale e le migliorie introdotte nell'esercizio.

PRODOTTI FERROVIARII MENSILI

(Gennaio 1882).

Dalla Direzione generale delle Strade ferrate presso il Ministero dei lavori pubblici abbiamo solo in questi giorni ricevuto il prospetto dei prodotti del mese di gennaio 1882, confrontati con quelli del gennaio 1881, ed in relazione ai precedenti (*).

Il prodotto generale del detto mese di gennaio 1882 ascese a L. 13,288,741, composto come segue:

Viaggiatori	L.	5,376,745
Bagagli	»	197,655
Merci a grande velocità	»	1,170,299
Id. a piccola velocità	»	6,496,210
Prodotti diversi	»	47,832
Totale	L.	13,288,741

Tale prodotto va poi ripartito come segue:

		1882		1881
Ferrovie dello Stato	Alta Italia	L. 6,674,690	L.	5,932,463
	Romane	» 2,110,236	»	2,228,031
	Calab.-Sic.	» 926,609	»	1,078,713
» di diverse Società esercìte dallo Stato		» 1,312,145	»	1,176,050
» Meridionali		» 1,841,690	»	1,053,138
» Venete		» 83,653	»	72,260
» Sarde		» 115,710	»	95,798
Ferrovie diverse		» 224,008	»	159,915
Totale		L. 13,288,741	L.	12,599,168

(*) V. *Monitore*, N. 14 a. c.

Si ebbe dunque nel gennaio 1882 un aumento complessivo di L. 689,573 in confronto del 1881. — Aumentarono: l'Alta Italia (Ferrovie dello Stato) per L. 742,227; le Ferrovie di Società diverse esercìte dallo Stato per L. 136,095; le Ferrovie diverse per L. 64,093; le Sarde per L. 19,912; e le Venete per L. 8,393. — Diminuirono invece: le Calabro-Sicule (Ferrovie dello Stato) per L. 151,904; le Romane (Ferrovie dello Stato) per L. 117,795; e le Meridionali per L. 11,448. —

Devesi qui notare che la lunghezza totale delle linee in esercizio, che nel gennaio 1881 era di chil. 8,788, ascendeva invece nel gennaio 1882 a chil. 8,963; e la lunghezza media, che nel gennaio 1881 era di chil. 8,714, ascendeva nel gennaio 1882 a chil. 8,889. Nessun nuovo tronco venne aperto durante il gennaio 1882. —

Il prodotto chilometrico delle diverse linee in esercizio nel gennaio 1882, confrontato con quello del 1881, fu il seguente:

		1882		1881
Ferrovie dello Stato	Alta Italia	L. 2,556	L.	2,272
	Romane	» 1,254	»	1,324
	Calabro-Sicule	» 689	»	847
» di diverse Società esercìte dallo Stato		» 1,403	»	1,257
» Meridionali		» 1,257	»	1,277
» Venete		» 610	»	548
» Sarde		» 297	»	261
Ferrovie diverse		» 682	»	615
Media complessiva		L. 1,494	L.	1,445

Si ebbe dunque nel gennaio 1882 un aumento medio complessivo di L. 49 in confronto del 1881. — Aumentarono: l'Alta Italia (Ferrovie dello Stato) per L. 284; le Ferrovie di Società diverse esercìte dallo Stato per L. 146; le Ferrovie diverse per L. 67; le Venete per L. 62; e le Sarde per L. 36. — Diminuirono invece: le Calabro-Sicule (Ferrovie dello Stato) per L. 158; le Romane (Ferrovie dello Stato) per L. 70; e le Meridionali per L. 20.

FERROVIA DEL GOTTARDO

Nel giorno 23 corr., com'erasi annunciato, ebbe luogo la solenne inaugurazione della grande linea internazionale del Gottardo, coll'intervento delle rappresentanze ufficiali e di numerosi invitati dei tre Stati, Svizzera, Italia e Germania, che generosamente concorsero alla costruzione di quest'opera monumentale.

Ci riescirebbe impossibile diffonderci nella descrizione delle splendide feste fatte agl'intervenuti nei giorni 21, 22 e 23, lungo il viaggio trionfale dei treni inaugurali da Lucerna a Milano e nei punti principali di fermata: feste di cui si diedero già ampii ragguagli su tutti i fogli quotidiani. Solo dobbiamo con compiacenza constatare l'esito felicissimo della gita, la generale ammirazione dei lavori compiuti, e le cordialissime manifestazioni di sincera simpatia scambiatesi tra i rappresentanti delle tre Nazioni cointeressate, orgogliose di avere così degnamente contribuito ad una grande opera di civiltà.

Le dette feste si chiudono poi oggi in Milano, a cura di quel benemerito Municipio, in onore degli ospiti svizzeri e tedeschi.

Ai lavori della grande Galleria e delle strade d'accesso al Gottardo abbiamo sempre tenuto dietro col massimo interesse, ed i lettori del nostro giornale ne furono periodicamente informati; nè mancheremo di occuparcene egualmente in appresso, secondo le circostanze. Frattanto non tardiamo a riferire la situazione dei detti lavori al 30 aprile p. p., quale ci venne testè trasmessa dal Consiglio federale svizzero, e che fa seguito a quella pubblicata nel nostro numero del 10 corrente, segnando le ultime fasi della grandiosa impresa.

Situazione dei lavori al 30 aprile 1882

Rapporto mensile N. 113.

Osservazioni generali. — I principali lavori essendo compiuti, ed allo scopo di affrettare la pubblicazione del presente Rapporto e di farlo giungere agl'interessati prima della ricognizione ufficiale dei lavori, il solito quadro venne notevolmente ridotto; in riserva di dare informazioni complementari, se sarà il caso, nel Rapporto relativo al mese di maggio.

L'apertura all'esercizio delle linee del Gottardo essendo fissata pel 1° giugno p. v., essa dev'esser preceduta dalla ricognizione ufficiale dei lavori, la quale si suddividerà: in prove dei ponti metallici con treni di locomotive, dal 10 al 15 maggio; ed in verifica internazionale dei lavori, dal giorno 18.

I. *Grande Galleria del Gottardo.*

Durante il mese di aprile, si continuarono i lavori di finimento e di riparazione parziale delle muratura nell'interno del tunnel, e si terminò la ricostruzione dell'anello di vôlta, compreso tra i profili 7525-7531 (a partire da Göschenen).

I lavori del portale definitivo a Göschenen sono abbastanza avanzati. Quanto a quelli del prolungamento del tunnel all'imbocco Sud (m. 46.3), essi cominciarono nei primi giorni del mese, e non progredirono troppo celeremente.

I conduttori d'aria e d'acqua non sono ancora collocati.

II. *Linee d'accesso alla grande Galleria.*

LINEE	Lunghezza delle sezioni	Lavori preventivati pel 1881	Lavori eseguiti a tutto aprile	p. 0/0
	metri	metri cubi	metri cubi	
a) Movimenti di terra.				
Immensee-Fluelen	31.980	960.900	1,008.830	105
Fluelen-Goeschenen	38.742	1,293.840	1.257.850	97
Airolo-Biasca	45.838	1.697.500	1,623.880	96
Cadenazzo-Pino	16.200	321.390	310.610	97
Giubiasco-Lugano	25.952	553.820	599.270	108
Totale	158.712	4.827.450	4.800.140	99
b) Murature.				
Immensee-Fuelen	31.980	51.530	47.330	92
Fluelen-Goeschenen	38.742	91.190	82.420	90
Airolo-Biasca	45.838	79.510	75.890	95
Cadenazzo-Pino	16 200	34.770	34.850	100
Giubiasco-Lugano	25.952	38.440	39.090	102
Totale	158.712	295.440	279.580	95

LINEE	Lunghezza comprese le teste (1)	VOLTA		PIEDRITTI (2)	
		Lunghezza prevista	Restano da eseguire	Lunghezza prevista	Restano da eseguire
c) Gallerie.	metri	metri		metri	
Immensee-Fluelen	5,586.50	5,364	—	10,597	—
Fluelen-Goeschenen	7,295.80	6,662	143	6,896	—
Airolo-Biasca	8,083.80	6,637	24	7,666	7
Giubiasco-Lugano	3,241.90	3,242	—	6,484	—
Totale	24,208.00	21,905	167	31,643	7

(1) Comprese le lievi modificazioni apportate successivamente ai progetti.
(2) Somma dei piedritti di destra e sinistra.

L'importo dei lavori eseguiti a tutto il mese di aprile su ciascuna delle linee d'accesso risulta come segue:

LINEE	Preventivo del febbraio 1881	Importo dei lavori eseguiti in base ai prezzi del contratto (1)	
		Totale	per cento del preventivo
Immensee-Fluelen .... Fr.	11,145,300	8.232,400	74
Fluelen-Goeschenen ..... »	22,425,900	17,567,200	78
Airolo-Biasca .... »	23,254,700	18,091,500	78
Cadenazzo-Pino........ »	2,438,900	1,657,800	68
Giubiasco-Lugano .... »	8,127,200	5,637,800	69
Totale Fr.	67,392,000	51,186,700	76

(1) Queste cifre sono le stesse del mese di marzo, mancando ancora quelle pel mese di aprile.

Il numero degli operaj impiegati in media per ciascun giorno di lavoro durante il mese di aprile risulta dal seguente prospetto:

LINEE	Gallerie	Altri lavori	TOTALE
Immensee-Fluelen .... N.	»	176	176
Fluelen-Goeschenen .... »	235	275	510
Airolo-Biasca .... »	955	402	1,357
Cadenazzo-Pino .... »	»	127	127
Giubiasco-Lugano .... »	»	197	197
Totale N.	1,190	1,177	2,367

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

I prodotti delle Ferrovie dell'Alta Italia, nel 1° quadrimestre del corrente anno, raggiunsero la cifra di L. 25,750,000.

Nel corrispondente periodo del 1881, i prodotti stessi rilevarono a L. 23,847,000; ed in conseguenza si ebbe un aumento pei primi quattro mesi del 1882, in confronto del 1881, di L. 1,903,000.

><

Dai Ministri di agricoltura, industria e commercio e dei lavori pubblici dev'essere stato firmato il decreto di approvazione di una tariffa locale, proposta dall'Amministrazione delle strade ferrate Meridionali, mercè la quale godranno del trasporto gratuito, sulle linee Calabro-Sicule, tutti i recipienti vuoti, che servono o servirono al carico di agrumi, olio, vino, cereali e zolfo, semprecchè le spedizioni dei medesimi abbiano luogo a piccola velocità, e siano diretti in servizio cumulativo a Stazioni della Sicilia, o ne provengano. Però, per la traversata di mare, le merci andranno soggette alle relative tasse.

><

L'Ingegnere-Capo del Genio civile di Cuneo, cav. Delfino, ha sottoposto al Ministero dei lavori pubblici i progetti pei varii tracciati della ferrovia da Cuneo a Mondovì, che si contendono la preferenza.

><

Veniamo informati che l'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha rassegnato al Ministero dei lavori pubblici il progetto pei lavori di riordinamento ed ampliamento della Stazione di Padova.

L'Amministrazione stessa ha approvata la spesa necessaria per la costruzione del 2° binario fra Stradella ed il bivio di Bressana; ed ha ammessi gli schemi di contratto e di tariffa, nonchè l'elenco delle Ditte da invitarsi alla gara per l'appalto della fornitura dei serramenti occorrenti alla nuova Stazione di Casale.

><

Ci scrivono da Caltanissetta che, compiutesi da quella Direzione tecnica governativa le modificazioni prescritte dal Consiglio superiore dei lavori pubblici al progetto del tronco Messina-Saponara, della ferrovia Messina-Patti-Cerda, il progetto stesso venne ripresentato al Ministero per la sua approvazione.

Sappiamo che il progetto del detto tronco, il quale comprende la grande galleria Peloritana, fu già sottoposto all'esame del detto Consiglio superiore dei lavori pubblici. L'importo dei lavori previsti oltrepassa i 14 milioni.

><

Ci informano che a Licata è vivamente sentito il bisogno della sollecita costruzione del binario, che dovrà congiungere la Stazione ferroviaria con quel porto. Il progetto per tale binario fu già approvato, e non è a dubitarsi che l'on. Ministro dei lavori pubblici vorrà al più presto ordinare si ponga mano ai lavori.

><

L'Amministrazione delle Strade ferrate Meridionali è stata autorizzata ad istituire biglietti di andata e ritorno fra Trepuzzi e Brindisi, e fra Palagianello e Taranto.

><

Sappiamo che nella Stazione di Palermo avranno luogo gli esperimenti di una nuova valvola per locomotive, inventata al sig. prof. Gill.

><

LINEA DIRETTA ROMA-NAPOLI.

Siamo in grado di dare ai nostri lettori esatti ragguagli tecnici intorno al progetto di una linea diretta Roma-Napoli, testè presentato dalla Società delle strade ferrate Meridionali al Ministero dei lavori pubblici, e da questo già sottoposto all'esame del Consiglio superiore.

Nello studio del progetto di cui trattasi, la Società ha mirato specialmente ad ottenere un tracciato che, per planimetria ed altimetria, consentisse di dare ai treni la massima velocità, senza scapito della sicurezza dell'esercizio; e questo scopo noi riteniamo siasi pienamente conseguito, come ognuno potrà comprendere dalla semplice esposizione dei dati principali riguardanti la planimetria e l'altimetria accennate.

La distanza che, secondo il progetto, intercede fra Roma e Napoli, è in totale di m. 217,200, e questa trovasi ripartita in m. 174,730 di allineamenti retti, ed in metri 42,470 di tratti in curva.

La parte retta della linea corrisponde quindi all'80 0[0 della sua lunghezza totale. Le curve hanno i loro raggi non mai inferiori a m. 500.

Le livellette non eccedono il 7 per mille, e sulla totale lunghezza si hanno m. 57,400, ossia più di 1[4 del totale, in orizzontale.

Dei chilometri 217.200 costituenti il percorso Roma-Napoli, km. 197.800 sarebbero di nuova costruzione, e per km. 19.400 verrebbe utilizzato il tronco già in esercizio da Aversa a Napoli.

Secondo la ferrovia ora in esercizio, fra Roma e Napoli si percorrono 260 chilometri, e quindi, col nuovo tracciato proposto, si avrebbe una economia di percorso di km. 43; non senza notare che, per le condizioni facili di planimetria e di altimetria, riesce possibile conseguire una velocità tale di treni, da poter fare sicuro assegnamento di risparmiare almeno tre ore di tempo in confronto di adesso.

L'altezza massima della linea è di m. 104 sul livello del mare.

Le Stazioni e fermate proposte sono 16, cioè: Nuova Stazione di Roma, Tre Fontane, Solfaratella, Porto di Anzio, Cisterna, Tre Ponti, Foro Appio, Mesa, Terracina, Sperlonga, Formia, Gaeta, Minturno, Mondragone, Cancello, Arnone, Casaldiprincipe, Frignano ed Aversa.

La nuova Stazione di Roma verrebbe collocata in vicinanza al Circo Massimo, al piede del Monte Aventino.

Oltre allo studio per la linea principale, altri ne furono eseguiti, concretati in apposite varianti, allo scopo di evitare i terreni acquitrinosi che s'incontrano lungo la linea e che renderebbero meno sicura la sede stradale.

Lungo l'intero percorso, sono previste 12 gallerie, della lunghezza complessiva di m. 8,120. Le più importanti sono quelle di Terracina, lunga m. 1,700; di Bazzano, di m. 1,120; e di Formia, di m. 1,100. Le altre hanno una lunghezza variabile fra m. 300 e m. 620.

Le opere d'arte principali progettate sono 24, e consistono: in 7 viadotti, uno di 90 m., tre di 120, uno di 200, e due di 300; ed in 17 ponti, cioè: 12 da 10 m., 1 di 20, 1 in ferro a tre campate di 150 m. sul Volturno, 1 di 80 m. sul Garigliano in una sola campata di 80 m., 1 di 40 m. sul fiume Sant'Anastasia, ed 1 di 20 sul fiume Canneto.

Per l'alloggio del personale di guardia della strada è prevista la costruzione di 142 case cantoniere; e per mantenere la continuità delle strade attraversate, sono pro-

gettati 112 passaggi a livello, dei quali 3 per strade provinciali, e 109 per strade comunali e campestri.

Il preventivo della spesa necessaria per la costruzione dei lavori della linea è fatto nella triplice ipotesi della esecuzione della medesima: a semplice binario; ad un solo binario con espropriazioni, fondazioni delle opere d'arte e gallerie per due binarii; e per due binarii. Nella prima ipotesi la spesa sarebbe di L. 51,300,000, nella seconda di lire 58,960,000, e nella terza di lire 73,500,000.

Il tempo che si ritiene possa occorrere per la ultimazione della linea è di tre anni; ma questo termine potrà essere più o meno accorciato, a seconda delle maggiori o minori difficoltà che potrà presentare lo scavo delle gallerie.

Chiudiamo questi cenni sulla futura linea Roma-Napoli col tributare un ben meritato elogio all'Amministrazione delle strade ferrate Meridionali per la sollecitudine con cui ha saputo disimpegnare l'incarico affidatole dal Ministero. Il progetto da essa presentato non ha, è vero, il carattere di definitivo, ma è però abbastanza dettagliato nelle sue parti più importanti, in guisa da prestarsi convenientemente all'esame del Consiglio superiore dei lavori pubblici (V. *Not. Ferr. Ital.*).

><

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 15 al 20 maggio corrente.

Furono approvati i progetti di appalto riflettenti:

La costruzione del tronco Chambave-Aosta della ferrovia Ivrea-Aosta;

L'eseguimento della massicciata, armamento della via (esclusa la provvista dei ferri) e collocamento in opera del materiale fisso delle Stazioni lungo il tronco da Parma al Po, della ferrovia Parma-Brescia-Iseo;

La fornitura delle rotaie e quella degli scambii per l'armamento della ferrovia Gallarate-Laveno;

Un progetto per migliorare le comunicazioni tra lo scalo merci di Porta Garibaldi in Milano ed i piazzali della Dogana, dell'Economato e delle Officine in quella Stazione ferroviaria;

Un progetto per l'impianto di segnali di sicurezza al bivio detto di Vigevano, presso la Stazione ferroviaria di manovra al Cimitero monumentale di Milano;

Un progetto pel consolidamento e sistemazione di una trincea tra i chilometri 12.770 e 13.655 della ferrovia Napoli-Eboli;

Un progetto pel consolidamento della trincea detta del Molino al chilom. 68 della ferrovia da Palermo a Porto Empedocle;

Ed un progetto per una ferrovia funicolare, sistema Agudio, dalla borgata Sassi presso Torino all'altipiano di Superga.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Battipaglia-Castrocucco. — Alle ore 10 ant. del 30 corrente, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Salerno, si addiverrà simultaneamente, allo incanto per lo appalto delle opere e provviste occorrenti per la costruzione del tronco della ferrovia Battipaglia-Castrocucco, compreso fra il limite del tronco precedente Battipaglia-Ogliastro e l'imbocco della galleria di Rutino, della lunghezza di metri 10,000 (esclusa la provvista dei ferri per l'armamento e dei meccanismi fissi per le Stazioni), per la presunta somma di L. 3,312,000.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 24, dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 110,000, ed in L. 220,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia Bricherasio-Barge. — Alle ore 10 antimeridiane del 7 giugno p. v., presso il suddetto Ministero e presso le Prefetture di Torino e Cuneo, si addiverrà simultaneamente allo incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione della ferrovia da Bricherasio a Barge, della lunghezza di m. 11,773, (escluse le espropriazioni stabili e la provvista e posa in opera di tutto il materiale d'armamento), per la presunta somma di L. 900,000.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 18, dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 45,000, ed in L. 90,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia Caianello-Isernia. — Alle ore 10 ant. dello stesso giorno, presso il suddetto Ministero, e presso le Prefetture di Caserta e Campobasso, si addiverrà simultaneamente all'incanto per lo appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Caianello-Isernia, compreso fra le Stazioni di Caianello e di Sesto Campano, lungo m. 15,711.83 (escluse le espropriazioni stabili, la provvista e posa in opera dello armamento, cioè massicciata, traversine e ferri), per la presunta somma di L. 597,846.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 20, dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 20,000, ed in L. 60,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia Roma-Gaeta-Napoli — Sul progetto presentato dalla Società delle Meridionali, e di cui si parla diffusamente nelle *Nostre Informazioni*, scrivono pure da Napoli, 18, all'*Opinione*:

La linea sarebbe costrutta e messa in esercizio nel termine di due anni. La spesa ascenderà alla somma complessiva di sessanta milioni, cioè quaranta milioni di meno di quella prevista nella *legge-omnibus* per le ferrovie.

La Società costruirebbe la linea a tutto suo rischio e pericolo, senza richieder neppure un soldo allo Stato. Oltre a ciò, essa assumerebbe anche la costruzione e l'esercizio delle due diramazioni Terracina-Velletri, e Gaeta-Carinola-Sparanise, che rilegherebbero la nuova linea all'attuale.

Per completare questi ragguagli intorno alla nuova linea, aggiungesi che oggi, a Pozzuoli, si sono riuniti in Comizio oltre quattromila cittadini, facendo voti al Governo perchè anche Pozzuoli sia compresa nel tracciato della linea suddetta.

Ferrovia Bologna-Firenze-Roma. — Leggesi nella *Nazione* del 22:

La Commissione esecutiva del Comitato popolare fiorentino per la ferrovia Faenza-Firenze si riuniva il 19 corrente colle Commissioni incaricate dalla Unione liberale monarchica e dall'Associazione democratica costituzionale, per riferire sulla opportunità di associarsi colla città di Bologna in un'azione comune per una ferrovia diretta fra quelle città e Roma.

Era presente una rappresentanza del Comune di Greve, composta dei signori cav. Tebaldo Marzichi, Gaetano Petrucci, Virgilio Giuliotti, avv. Tito Sbragia, Giuseppe Tonarelli; ed intervenne pure il comm. Ubaldino Peruzzi, invitato per la sua competenza dal Comitato popolare.

Il voto delle tre Commissioni e degli intervenuti non poteva essere che uno solo: aderire fraternamente alle sollecitazioni del Comitato bolognese, quante volte coll'inte-

resse di Bologna, cui ci legano tanti rapporti, concorresse quello della nostra città, condizione questa suprema per le tre Commissioni.

A quest'effetto, esse presero formale impegno di associarsi in uno studio comune per riferire prontamente alle Associazioni, dalle quali desumevano il rispettivo mandato.

Nella sera dello stesso giorno, i rappresentanti del Comitato bolognese, signori ing. A. Zannoni, cav. Maccaferro, Ducatti e Brisi, tenevano una conferenza coi delegati delle tre Commissioni, sigg. ingegnere Odoardo Vitta ed Augusto Zannoni di Firenze, per il Comitato popolare della ferrovia Faenza-Firenze; signori cav. Emilio Landi ed ing Enrico Corsi, per la Unione liberale monarchica; e signori ing. Edgardo Alessandri, ed ing. Guglielmo Galanti, per l'Associazione democratica costituzionale. Intervennero anche i signori avv. Luciano Luciani, conte Tommaso Cambray Digny, cav. Antonio Capacci e cav. Marzichi.

Dopo una lunga conferenza, i delegati tecnici delle tre Commissioni stabilirono di ritrovarsi il 25 corr., insieme col sig. ing. A. Zannoni di Bologna iniziatore del progetto, per uno scambio di idee sui relativi apprezzamenti, ritenendo esser questo l'unico mezzo efficace per arrivare prontamente alle conclusioni da presentarsi alle tre Associazioni fiorentine.

— Leggiamo poi nella *Patria* di Bologna che, al seguito delle rispettive accettazioni, la Commissione incaricata di patrocinare la costruzione della linea direttissima Bologna-Roma per Firenze, è così costituita:

Comm. Tacconi sindaco di Bologna presidente, onorario, cav. Alessandro Maccaferri presidente effettivo; Audinot e Sassoli vice-presidenti. — Commissarii i signori: Ballarini, prof. Ceneri, cav. Dall'Olio, cav. Loup, on. deputato Lugli; senatore Magni, conte Mattei, conte Malvezzi, marchese Mazzacorati, onorevole deputato Minghetti, conte Salina, cav. Vicini. — A segretarii: Ingegnere Ducati e cav. Rubbiani.

Ferrovia Viterbo-Attigliano. — Leggesi nella *Libertà* del 19:

L'altro giorno, al Ministero dei lavori pubblici, ebbe luogo la gara fatale per l'appalto del tronco della linea Viterbo-Attigliano che comprende il ponte sul Tevere.

È rimasto deliberatario il signor Monico, quel medesimo che ha già ultimato gli altri due tronchi.

Il contratto sarà stipulato entro il mese corrente, ed i lavori pel ponte potranno certo essere iniziati durante l'estate, e saranno poi condotti innanzi con sollecitudine Oramai si può considerare come prossima l'epoca in cui questa breve linea sarà compiuta.

Ferrovie Romane. — Il 17 corr, in Firenze, è cominciato il dibattimento contro gli undici impiegati delle Ferrovie Romane, accusati di associazione di malfattori e di furti, e contro i due orefici accusati di favoreggiamento.

Soli due di essi, e sono gli orefici, sono in libertà.

Numerosa è la difesa, rappresentata dagli avvocati on. Severi, on. Panattoni, Andreozzi, Pelosini, Barsanti, Muratori, Bicchi, Ricci Alfredo, De Notler, Berti Silvio, Faldi e Franceschi.

I testimoni sono 107. — Ne riferiremo i risultati.

Ferrovie Meridionali. — Le Strade ferrate Meridionali Italiane hanno messo in circolazione n° 300 vagoni, specialmente destinati al trasporto delle derrate alimentari, serie R. A., della portata di 12 tonnellate, e distinti coi numeri dall'8531 all'8830.

La tara di questi vagoni è di Kg. 6,500 per quelli senza freno, e di Kg. 7,100 per quelli con freno.

Questi vagoni sono ammessi a circolare in servizio cumulativo, e possono anche ricevere carico di merci ordinarie; non si devono però assolutamente adoperare per trasporti di cavalli, nè d'altro bestiame.

Di questi stessi vagoni, sono stati ceduti temporaneamente a nolo 150 alla Ditta Francesco Cirio, e 40 alla Ditta Oggioni e C.

I primi portano da ambo i lati della cassa una tabella in lamiera di ferro con l'iscrizione: *Vagoni refrigeranti Francesco Cirio e C.*; gli altri portano pure la iscrizione: *Vagoni refrigeranti Oggioni e C.*

Ferrovie dell'Alta Italia. — La Direzione dell'esercizio rammenta al pubblico, che dal 15 aprile al 15 giugno d'ogni anno è proibita l'importazione in Francia dei pesci d'acqua dolce, comprese le anguille, le lamprede e i gamberi, e dal 20 ottobre al 31 gennaio successivo, quella dei salmoni e delle trote.

Tale proibizione però non ha effetto per i pesci provenienti da stagni o serbatoi privati, i quali possono in ogni stagione entrare in Francia, purchè le spedizioni siano accompagnate da un certificato, emanato dalle Autorità del luogo, che ne giustifichi l'origine.

Si avverte inoltre che, per i pesci di mare, pagandosi un diritto all'entrata in Francia, è indispensabile che gli speditori, nel fare le loro dichiarazioni, specifichino la qualità e la natura del pesce che spediscono, e ciò onde evitare le contravvenzioni applicabili dalla Dogana francese a quelle spedizioni in cui si riscontrassero pesci di mare, i quali non fossero stati dichiarati.

Stazione centrale di Milano. — Il Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia ha voluto arricchire la collezione di opere d'arte che decorano il salone reale alla Stazione con un nuovo acquisto. È questo un quadro ad olio del giovine pittore Silvio Della Valentina, che rappresenta S. M. il Re a figura intera.

Il Della Valentina è un egregio pittore veneziano dimorante a Trieste, ove si acquistò bellissima fama, specialmente pei suoi lavori a pastello.

Stazione di Vicenza. — Scrivono all'*Arena* da Vicenza, 15:

È ormai finito il restauro della facciata della nostra Stazione ferroviaria verso il Campo Marzio. Il lavoro si può dire pienamente riuscito; ciò va inteso in senso relativo, trattandosi di una fabbrica così infelice per tanti riguardi, specie per il sito in cui sorge, il più basso di quell'ameno ritrovo. Date queste condizioni (che non era possibile mutare), non era concesso far meglio di così. L'attico aggiunto, con in mezzo l'indispensabile orologio, dà opportuno risalto al corpo di mezzo, con che e colle nuove tinte, benissimo scelte, la nostra Stazione ha acquistato anche esternamente un aspetto nuovo e decoroso.

Ferrovia Chioggia-Correzzola-Padova. — Scrivono da Chioggia, 19, all'*Adriatico*:

Nella seduta del 15 corrente, il Consiglio comunale, ad unanimità di voti, deliberava di concorrere colla quota di spesa pettante a questo Comune per la costruzione della ferrovia Chioggia-Correzzola-Padova. Il voto del Consiglio sta in relazione cogli accordi presi dalla Commissione ferroviaria provinciale di Venezia con quella di Padova, e pei quali i rispettivi Consigli provinciali saranno tra poco chiamati a deliberare.

Ferrovia Colico-Chiavenna. — Scrivono da Colico, 15, all'*Araldo*:

Ieri si festeggiò a Campo l'apertura della galleria omonima, posta sul tronco ferroviario in costruzione Colico-Chiavenna.

Il pranzo ebbe luogo su di una piattaforma, pittorescamente situata sul monte prospiciente il lago, e addobbata per la circostanza.

Alle frutta, l'ingegnere signor Giuseppe Cantoni, direttore governativo dei lavori, accennò all'opera compiutasi, facendo elogio all'Impresa costruttrice per l'esattezza e diligenza con cui condusse quel lavoro.

Gli rispose, per l'Impresa Sogno e C., l'ingegnere P. Villoresi, ringraziando ed associando nel merito dell'opera il personale governativo di direzione e sorveglianza.

Ferrovie valtellinesi. — Togliamo dall'*Eco* di Sondrio:

Due o tre giorni fa, è stato finalmente spedito al Ministero, per la necessaria approvazione, il progetto ultimato

del tronco Colico-Bellano. E così, approvandosi questo progetto, e non succedendo nuove complicazioni, potrà ben presto cominciare la costruzione del piano stradale; se almeno non succederà che la linea Lecco-Colico trovi ancora delle difficoltà da superare davanti al Parlamento, prima di passare tra le ferrovie di seconda categoria.

In questi giorni ritornerà pure al Ministero il progetto del tronco Sondrio-Morbegno, riformato in alcuni punti, e coll'aggiunta di un terzo studio, richiesto dal Consiglio dei lavori pubblici, pel passaggio della linea nelle vicinanze del Deseo. E se anche questo progetto verrà definitivamente approvato, potranno presto pubblicarsi gli appalti per la esecuzione.

Sulla linea Morbegno-Colico, i lavori procedono con grande alacrità, essendosi dall'Impresa impegnati nei lavori medesimi uomini e bestie da tiro senza economia. E può dirsi quindi che, continuando le cose come vanno oggi, fra pochi mesi il piano stradale della intera linea sarà finito, e rimarranno da eseguirsi soltanto le travate metalliche e l'armamento, per le quali opere il Governo si è riservato di provvedere con nuovi e separati appalti.

Ferrovia Parma-Brescia. — Togliamo dal *Presente* di Parma:

Continuano alacremente i lavori murarii della Parma-Brescia, tronco da Parma al Po. Nel nostro suburbio sono ormai terminati l'allargamento del ponte sul canale Naviglio ed il muro di sostegno dell'argine ferroviario lungo la strada comunale che va ai Mulini Bassi.

Quanto prima comincieranno i lavori di deviazione del Naviglio nel luogo ove deve essere costrutto il nuovo ponte, a circa quattro chilometri dalla città.

Tramways di Napoli. — Scrivono da Napoli, 15, all'*Opinione*:

Napoli si era giustamente inquietata delle crisi avvenute qui come altrove, quando Società estere, non legalmente riconosciute, mancavano ai loro patti, nè v'era modo di ridurle a miglior consiglio. Napoli voleva al tempo di Winspeare, ripetè all'epoca di Sandonato, e, credo, ridomanderà ora per bocca del conte Giusso, che il Decreto Reale di riconoscimento sia impetrato dalla Società belga dei *tramways*, come Torino volle che un'altra Società belga avesse codesto decreto, che la Società chiese e che il Governo concesse immediatamente.

Se fu ammesso che la Società belga a Napoli potesse esercitare il *tram*, non venne mai posto in forse quello che il contratto chiaramente esigeva: il riconoscimento legale.

Ora che il conte Giusso propone una Convenzione nuova per cambiare il sistema di armamento, di trazione, per prolungare i termini di lavoro, ed anche per la stessa durata della primitiva concessione, il Decreto Reale diviene, nonchè utile, indispensabile. E credo che ciò sarà nelle intenzioni del Sindaco e della Giunta, e tornerà di buon esempio ai Comuni che trattano con Società estere.

Nè c'è a dubitare che, superata questa difficoltà di semplice forma, potranno essere esaurite anche le altre questioni. Infatti, il Municipio ha dinanzi a sè questa alternativa: o dichiarare decaduta la Società perchè inadempiente, o sforzarla a mantenere i suoi obblighi, ricevendo in cambio un equivalente. Urge soprattutto che il sistema attuale di manutenzione della strada sia migliorato; e sta nell'interesse della Società il cambiare a proprie spese tutto l'armamento, piuttosto che spendere somme enormi per manutenzioni.

Tramways nella provincia di Napoli. — Scrivono pure da Napoli allo stesso giornale:

Intanto ieri la Deputazione provinciale ha posto fine alla contesa fra i concessionarii dei *trams* a vapore sulle linee provinciali. L'autorevole parola dell'on. conte Sanseverino ha risoluto questa quistione, che diveniva ogni giorno più grossa. Ieri stesso una Commissione, composta di tutti i sindaci del circondario di Casoria, si presentò alla Deputazione per esporre i danni che subivano tutti quei Comuni, a causa dei litigi fra i due concessionarii. L'on. Prefetto li incuorò a ritirarsi con animo lieto, avendo fiducia che nella giornata stessa ogni vertenza sarebbe stata composta.

E infatti, ritiratasi la Commissione, furono ricevuti i signori Otlet e D'Ajout, che erano stati all'uopo invitati a presentarsi alla Deputazione; e dopo lungo dibattimento, finirono per mettersi d'accordo, e fissar le basi del contratto, che oggi stesso doveva esser firmato.

Tramways di Livorno. — La Deputazione provinciale di Livorno ha approvate le concessioni delle due nuove linee di *tramway*, fatte dal Municipio al signor Charles, non ostante i tentativi attivissimi che si facevano da alcuni contro le dette concessioni.

Tramways di Torino. — Leggiamo nel *Moniteur des intérêts matériels* di Bruxelles:

L'Assemblea (della Società Belga dei tramways di Torino), convocata il 17 maggio, ha autorizzato il Consiglio d'amministrazione ad emettere una serie d'Obbligazioni a tre anni di data, per la estensione della rete.

Nondimeno, il servizio di queste costruzioni essendo assicurato, il Consiglio non avrà, prima di qualche mese, bisogno di usare della facoltà che gli è stata accordata.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie francesi. — Il Ministro dei lavori pubblici ha autorizzato la Compagnia Parigi-Lione-Mediterraneo ad aprire all'esercizio col giorno 20 corrente la linea da Roanne a Paray-le-Monial, della lunghezza di m. 56,091,81; e la sezione della linea da Thonon a Saint-Gingolph, compresa fra Thonon ed Evian, della lunghezza di m 8,610.49.

— Da qualche tempo, dalla Compagnia Parigi-Lione-Mediterraneo si facevano esperimenti coi freni Westinghouse, la cui potenza permette di fermare immediatamente qualunque treno a grande velocità. Tali esperimenti avendo ottenuto un pieno successo, la detta Compagnia adattò il nuovo freno alle macchine dei treni-espressi tra Parigi e Marsiglia.

Tunnel sotto la Manica. — Il *Daily News* annunzia che la Commissione incaricata di fare l'inchiesta e riferire sulla possibilità di difendere efficacemente il tunnel sotto la Manica, ha terminato i suoi lavori, e concluse che un sistema di difesa sufficiente è praticabilissimo.

Ferrovie tedesche. — Al 1° maggio si aprirono due tronchi, ad un solo binario, da Dienze a Benestroff, e da Carling ad Hargarten-aux-Mines. Il prolungamento di questa linea fino a Thionville sarà terminato prima del prossimo inverno. Il raccordamento della linea di Sarralbe con quella di Bitsche e di Deux-Ponts, presso Sarreguemines, è quasi terminato.

Ferrovie in Grecia. — In relazione alle notizie date nel nostro numero precedente, risulta che il Governo greco accordò infatti alla Banca di credito ellenico la concessione delle ferrovie Pyrgo-Patrasso, Patrasso-Pireo, Nauplia-Corinto. La larghezza del binario sarà di un metro. I concessionarii riceveranno dal Governo un sussidio di 25,000 franchi al chilometro.

Ferrovie in Rumania. — Il Governo rumano ha presentato alla Camera dei deputati un progetto di legge relativo alla costruzione di diverse linee di ferrovia.

La rete da costruire comprende le linee: Rimnic-Corabia, 166 chil., Tirgovitz-Titu, 35 chil.; Falticeni-Dolhasca, 34 chil.; Piatra-Bacan, 55 chil.; Berlad-Vaslui, 50 chil.; Docolina-Husi, 30 chil; Husi-Pruth, 15 chil.; Vaslui-Jassy, 90 chil.; Filias-Targu-Ju, 70 chil.; Golesci-Campu Lung, 60 chilometri.

Tutte queste linee saranno a binario ristretto, ad eccezione della Berlad-Vaslui, che avrà la larghezza normale.

Ferrovie russe. — Si ha Pietroburgo, 12:

Il Consiglio dei ministri ha approvato ieri il progetto tendente a costruire una strada ferrata in Siberia, nella direzione di Ekaterinenburg e di Tiennsen.

Notizie Diverse

Lavori edilizii in Roma. — Leggiamo nella *Libertà* del 18:

I signori Marotti e Frontini, concessionarii dei lavori per la costruzione dei grandi fabbricati che dovranno adornare la nuova piazza Vittorio Emanuele all'Esquilino, hanno proposto al Municipio di poter per la prossima festa dello Statuto gettare la prima pietra del primo grande fabbricato, che sorgerà sull'angolo della via Carlo Alberto.

I signori Marotti e Frontini intendono di fare le cose per bene e di dare alla cerimonia una speciale importanza, invitando le Autorità locali, i signori consiglieri comunali e la stampa cittadina.

Mentre si grida da tutti che bisogna lavorare, ci sembra felicissima l'idea d'inaugurare in Roma, nel giorno dello Statuto, una grande opera in onore del grande Re Vittorio Emanuele.

— Il Municipio ha deliberato di dare in appalto i lavori diversi da eseguirsi negli anni 1882-83 per la sistemazione di varii tratti delle vie Palermo, Venezia, Genova e Milano, a mezzodì della via Nazionale, pei quali lavori è prevista la somma di L. 100 mila. La gara dell'asta si farà il 27 corrente, alle 11 ant. in Campidoglio. I concorrenti dovranno depositare L. 5,000 a titolo di cauzione provvisoria per poter prendere parte alla gara.

Piano regolatore dei lavori pubblici in Roma. — Ai consiglieri comunali ed ai giornali è stata finalmente distribuita la Relazione a stampa sul piano edilizio regolatore e di ampliamento della città di Roma. La Relazione è dettata dal consigliere ing. Bompiani, ed approvata dalla speciale Commissione, composta dello stesso ingegnere, del marchese Vitelleschi, del duca Fiano, del prof. De Rossi, dell'ing. Bianchi, dell'ing. Bracci e del cav. Renazzi. Ne riparleremo.

Monumento nazionale a Vittorio Emanuele in Roma. — La *Gazzetta Ufficiale* del 16 ha pubblicato, in un foglio di supplemento, la Relazione a Sua Maestà il Re sul risultamento del concorso pel progetto di monumento nazionale alla memoria del Re Vittorio Emanuele II.

È in data del 14, e sottoscritta dal presidente della Commissione Reale on. Depretis, e dal segretario on. De Renzis. Contiene l'elenco generale dei 293 progetti presentati al concorso, ed un elenco dei 54 prescelti per una speciale considerazione, tra cui i 3 premiati.

Porto di Genova — In questi giorni il ministro Baccarini, recatosi a Genova per quindi muovere alla inaugurazione della ferrovia del Gottardo, ebbe una lunga conferenza col Prefetto e cogli onorevoli Podestà ed Argenti, a proposito delle principali quistioni di opere pubbliche che interessano quella città ed il porto, specie la sistemazione della ferrovia sulle calate, i bacini di carenaggio, i magazzeni pel petrolio, i magazzeni generali.

L'on Ministro si mostrò animato delle migliori intenzioni, e diede affidamento per un equo e favorevole scioglimento di queste vertenze.

Il Ministro si recò poi a visitare i lavori del porto e ad esaminare sopra luogo il da farsi per le varie quistioni di cui sopra. Era accompagnato dal Prefetto, dai suddetti ff. di Sindaco, e presidente della Camera di commercio, e da altri rappresentanti degli interessi locali.

Navigazione generale italiana. — Il Consiglio di amministrazione della Società di navigazione generale italiana, in una recente seduta, ha eletto a suo presidente il comm. Domenico Balduino; a vice-presidenti il barone Nicolò Cusa ed il commendatore Casalini.

Furono inoltre chiamati a far parte del Comitato i consiglieri suddetti, barone Cusa e comm. Casalini, nonchè il comm. Galiotti ed il cav. Bombrini.

Gli amministratori delle sedi compartimentali sono: il sig. comm. Ignazio Florio per Palermo, ed il signor cav. Rodolfo Hofer per Genova.

Servizio postale marittimo per la Sardegna. — La Relazione della Giunta della Camera, che esaminò il progetto di legge sul riordinamento del servizio postale e commerciale fra il continente e la Sardegna, venne distribuita in questi giorni, e conclude approvando interamente le proposte.

Si aggiunse solamente un articolo per dare facoltà al Governo di riunire in una sola le linee fra Livorno e Portotorres e fra Cagliari e Portotorres.

Non dubita punto la Commissione dell'assoluta necessità di un celere viaggio giornaliero, che rannodi la Sardegna al continente.

L'articolo aggiuntivo è proposto per assicurare ai paesi posti lungo la costa una continuità di viaggio sino a Livorno e Genova, senza fermate e trasbordi.

Cotonificio veneziano. — La *Gazzetta di Venezia* del 21 annuncia, con viva soddisfazione, che il Ministero della guerra ha finalmente approvata la cessione al *Cotonificio Veneziano*, che sta per sorgere, del Campo di Marte, naturalmente verso cessione di altrettanto e maggiore spazio da approntarglisi, a spese della Società, sull'orlo dell'isola di San Pietro di Castello. Ottenuto questo, ch'era la parte più essenziale, giacchè nessuno spazio può immaginarsi più opportuno di quello, che tocca da una parte la banchina d'approdo dei Magazzini generali, e dall'altra la ferrovia, noi vogliamo sperare (aggiunge la *Gazzetta*) che anche tutte le altre Autorità, le quali più o meno hanno a concorrere alla sollecita attuazione del grandioso progetto, vorranno adoperarsi con tutta l'attività, affinchè esso possa al più presto essere posto in atto.

Esposizione generale italiana pel 1884. — Continuano le conferenze dell'ing. Riccio colle varie Commissioni per la distribuzione d ll'area nell'edifizio dell'Esposizione al Valentino.

Credesi che fra un paio di mesi l'ing. Riccio avrà ultimato il suo progetto generale coi relativi disegni completi. Nel mese di settembre si potranno così pubblicare tutti gli appalti per la fornitura dei materiali e per l'esecuzione dei lavori.

La Commissione tecnica ha nominato un Comitato tecnico dirigente nelle persone dei signori conte Ceppi, cav. ing. Petiti e barone ing. Casana.

— È stato presentato all'ing. cav. Riccio dalla ditta S. Sinigaglia e Comp. di Torino, rappresentante la Casa costruttrice Achille Legrand di Mons, un progetto di ferrovia portatile da servire pei trasporti di terra, materiali, alberi ed ogni altra cosa dai terreni sui quali sorgeranno gli edifizii dell'Esposizione. Questa ferrovia potrebbe pure servire per l'immissione delle merci da esporsi nelle gallerie ed altri locali.

L'applicazione di questo genere di ferrovia presenta il vantaggio di una fortissima economia di spesa e di tempo su qualunque altro sistema di trazione per siffatto genere di lavori; può venire trasportata da un luogo ad un altro in brevissimo spazio di tempo con grande facilità, e la sua montatura e smontatura riesce facilissima.

Il sistema è semplicissimo: consiste in tratte di rotaie solidamente unite da traversine pure in ferro, che, riunite, per la forza dei contrasti formano una via solidissima, su cui scorrono i vagoni appositamente costrutti e adatti ai trasporti che si debbono operare.

Altra particolarità di questo sistema si è quella di ovviare alle forti spese di riparazione delle strade, che nulla soffrono per la posa ed esercizio della ferrovia.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii esperimentarono anch'essi, la scorsa settimana, una grande freddezza nel mercato. Le Azioni della Società delle Meridionali s'aggirarono sul 469; le Obbligazioni sul 287. Le Sarde, serie A, a 272; la serie B a 275.50; le nuove a 271. Le

Azioni Ferrovie Romane, ben sostenute nella settimana passata in causa di trattative in corso per un riparto più vantaggioso, ad esse, in quest'ultima s'infiacchirono per difficoltà insorte, e non ebbero più che denaro scarso a 152.50. Si possono ritene nominali i prezzi di 278 per le Palermo-Trapani, prima emissione; a 278.50, seconda emissione; per le Pontebbane a 443; per le Meridionali Austriache a 294.

Parigi tenne le Azioni Lombarde da 312.50 a 311.25; le Obbligazioni da 288 a 289; le Obbligazioni Vittorio Emanuele da 277 a 279.50; le Azioni Ferrovie Romane da 150 a 149; le Obbligazioni da 275 a 279, poi a 274.

CONVOCAZIONI

Società anonima per la ferrovia Mantova-Cremona — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 2 giugno p. v. in Milano, sede sociale (via Silvio Pellico, 12), per la relazione del Consiglio di amministrazione e rapporto dei revisori, per approvazione del bilancio 1881, e per la nomina di consiglieri e revisori pel 1882.

Società generale dei telefoni ed applicazioni elettriche — Gli azionisti sono convocati in assemblea straordinaria pel giorno 12 giugno p. v. in Roma, sede sociale (via Nazionale, 319), per approvazione dell'impianto della gestione amministrativa sociale, per trasferimento della Direzione generale a Napoli, e per comunicazioni diverse del Consiglio.

Società Romana delle miniere di ferro e sue lavorazioni — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 15 giugno p. v., in Roma, sede sociale (piazza S. Carlo a Catinari), per la presentazione del bilancio 1881. e comunicazioni dell'Amministrazione, per risoluzione sui bilanci anteriori, per deliberazione sugli statuti sociali, e per la nomina di 3 sindacatori e 2 consiglieri direttori.

Banca italiana di costruzione — Gli ezionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 19 giugno p. v. in Genova (Banca di Genova), per relazione del Consiglio d'amministrazione, per approvazione del bilancio 1881, e per la nomina di consiglieri.

Società amonima per la ferrovia Mantova-Modena — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 20 giugno p. v. in Torino, sede sociale (piazza S. Carlo, 2), per trattare sulle materie poste all'ordine del giorno.

Avvisi d'Asta

Il 30 corr., presso la Direzione delle costruzioni del 2° Dipartimento marittimo in Spezia, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della fornitura di m. c. 1.000 di legname larice in planzoni, per la complessiva somma di L. 116,380. Consegna a termini del Capitolato. Deposito cauzionale lire 11,638 in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Napoli, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di alcuni fabbricati nel poligono d'artiglieria di Persano, per la complessiva somma di L. 62,000. Lavori da eseguire entro 730 giorni. Deposito cauzionale L. 6,200 in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Torino, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto dei lavori di miglioramento e manutenzione dei fabbricati militari di Venaria Reale, per il presunto importo di lire 14,500. Lavori da eseguire entro 120 giorni. Deposito cauzionale L. 1,500 in contanti o rendita D. P.

— Il 31 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria del Laboratorio di precisione di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di chilog. 12,600 di ottone in verghe, per il complessivo importo di L. 28,350. Consegna entro 35 giorni. Deposito cauzionale L. 2,900 in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione medesima, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di chilog. 12,130 di ottone in verghe e di chilog. 400 di ottone in filo mezzano, per il complessivo importo di L. 28,252.50. Consegna e deposito come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione medesima, si terrà pure un'asta per l'appalto della fornitura di chilog. 8,000 di ottone in verghe, per il complessivo importo di L. 18,400. Consegna come sopra; deposito L. 1,900.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione medesima, si terrà un'altra asta per la fornitura di altri chilog. 8,000 di ottone in verghe, per il suddetto prezzo complessivo di lire 18,400. Consegna, e deposito come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Disezione medesima, si terrà un'altra asta per l'appalto della fornitura di altri chil. 13,000 di ottone in verghe, per il complessivo importo di lire 29,250. Consegna come sopra; deposito L. 3,000, come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione medesima, si terrà un'altra asta per l'appalto della fornitura d'altri chilog. 10,350 di ottone in verghe e chilog. 400 in lamiera, per il complessivo importo di L. 24,267.50. Consegna come sopra; deposito L. 2,500 come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria della Fonderia di Torino, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della fornitura di legnami da lavoro diversi, in diminuzione della somma di L. 11,723.09, così ridotta pel ribasso già offerto. Consegna entro 50 giorni. Deposito cauzionale L. 1,300 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Teramo, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale dalla ferrovia Adriatica a Montorio per Forcella, compreso fra il ponte sul Vomano e Montorio, della lunghezza di m. 13,659, in diminuzione della presunta somma di L. 295,241.45, così ridotta pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 3 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 15,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue in numerario e rendita D. P.

— Il 1° giugno p. v., presso il Municipio di Savona, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di arginamento sulla sponda destra del Letimbro nella regione Folconi, per la presunta somma di L. 95,000. Deposito interinale L. 4,750, cauzione definitiva L. 9.500, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Il 2 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di 21,000 aste da casse di fucili e moschetti (mod. 1870), per il complessivo importo di L. 52,000. Consegna entro 70 giorni in due rate eguali, la 1ª entro 40 giorni, la 2ª nei 30 successivi. Deposito cauzionale L. 5,200 in numerario o rendita D. P.

— Il 5 detto mese, presso la Prefettura di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria che dall'abitato di Cinzano tende al confine di Casalborgone, della lunghezza di m. 2,122.20, per il presunto importo di L. 18,659.46. Lavori da eseguire entro un anno e mezzo dalla consegna. Deposito interinale L. 900, cauzione definitiva L. 1,800 in valuta legale o rendita D. P.

— Il 6 detto mese, presso il suddetto Ministero, e presso la Prefettura di Trapani, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale da Trapani a Girgenti, compreso fra il tratto già sistemato in contrada Torrearsa e l'incontro della provinciale Marsala-Salemi, della lunghezza di m. 20,901, in diminuzione della presunta somma di L. 214,119.77, così ridotta pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 3 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 15,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Civitavecchia, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto dei lavori di restauro e miglioramento della cinta fortificata verso mare e nella caserma Quartierone di Civitavecchia, per il presunto importo di L. 10,000. Lavori da eseguire entro 120 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale lire 1,000 in contanti o rendita D. P.

Appalti deliberati.

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Gottrau, ha assunto, per conto dell'Impresa Maccaferri e Vivarelli, la fornitura di 2 ponticelli per la linea Marina di Catanzaro-Città.

G. PASTORI *Direttore-proprietario, responsabile.*

ANNUNZI

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

per fornitura di Sevo Bianco

L' Amministrazione delle Ferrovie Romane volendo procedere allo acquisto di Chilog. 70,000 SEVO BIANCO, apre un concorso a schede segrete per coloro che credessero attendere a tale fornitura.

Il Capitolato contenente le condizioni in base alle quali dovrà esser fatta questa fornitura, è visibile presso la Direzione Generale in Firenze, Piazza Vecchia di S. Maria Novella N. 7 e nei Magazzini di *Firenze*, *Livorno*, *Siena*, *Foligno*, *Roma* e *Napoli*.

Le offerte ben suggellate, dovranno pervenire alla Direzione Generale suddetta in Firenze avanti le ore 12 merid. del giorno 27 corrente. Sulla busta dovrà esservi l'indicazione:

Offerta per la fornitura di Sevo Bianco.

Le offerte dovranno essere accompagnate dal campione di almeno Chilogrammi 5, marcato con una cifra che dovrà essere ripetuta nell'offerta.

Ogni concorrente, nell'atto della presentazione dell'offerta, dovrà fare nella Cassa dell'Amministrazione un deposito di L. 25 per ogni 1,000 chilogrammi, in contanti o in Cartelle del Debito Pubblico, al corso del giorno.

Le suddette offerte saranno aperte dal Comitato di Sorveglianza per scegliere quella o quelle che gli sembreranno migliori.

Firenze, 11 Maggio 1882.

LA DIREZIONE GENERALE.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO
Vendita di Materiali fuori d'uso

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA, PISTOIA e SAMPIERDARENA:

ACCIAIO vecchio in guide e ritagli di guide	Chilogr.	**57,700**	circa
FERRO vecchio in pezzi grossi e piccoli e in guide e ritagli di guide .	»	**3,863,500**	»
GHISA vecchia da rifondere in oggetti diversi rotti e in cuscinetti di giunzione mod. diversi . . .	»	**1,028,100**	»
ROTTAMI d'acciaio e ferro in lingue o punte e cuori per crociamenti	»	**3,000**	»
TORNITURA e limatura d'acciaio	»	**8,100**	»

LAMIERA di ferro inservibile, tornitura e limatura di ferro, e zinco vecchio da rifondere. — Quantità diverse.

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **10 giugno 1882.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 12 successivo alle ore 2 1[2 pom.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell' aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano le 500 tonnellate, sarà accordato per l'esportazione un giorno di più per ogni altre 50 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di GENOVA, BRESCIA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 21 maggio 1882.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

SOCIETÀ ITALIANA PER IL GAZ

Si avvisano i signori Azionisti della Società Italiana per il Gaz che è convocata un'Assemblea generale straordinaria pel giorno 3 Giugno 1882, ore una pomeridiana negli Uffici della Società stessa in Torino, Piazza S. Carlo, N. 5, col seguente

ORDINE DEL GIORNO:

1. Comunicazione dei nuovi Statuti, e relativo Decreto R. di approvazione 30 Marzo 1882.
2. Nomina di sette Azionisti che devono comporre il Consiglio d'Amministrazione.
3. Nomina della Commissione di 3 revisori dei conti per l'esercizio 1882.

Il deposito delle Azioni per ottenere il biglietto d'ingresso alla sala dell'Adunanza, dovrà essere effettuato non più tardi delle ore 4 pom. del giorno 2 Giugno p. v.

Torino, li 16 Maggio 1882.

Il ff. di Presidente del Consiglio d'Amministrazione.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO D'ASTA

Caffè ristoratore alla nuova Stazione di LECCO

L'affitto decorrerà dall'epoca in cui verrà aperta al pubblico servizio la nuova Stazione.

Per concorrere all'asta occorre il deposito in danaro o cartelle di rendita al corso di Borsa della giornata in L. 80.

L'asta si farà a schede segrete, contenenti offerte in aumento al canone annuo d'affitto di L. 700, e la cui apertura seguirà il 19 Giugno 1882 alle 2 pom., presso gli Uffici della 2ª Divisione Traffico in Milano.

La presentazione delle offerte dovrà farsi non più tardi del 17 Giugno 1882.

Per le condizioni di dettaglio gli aspiranti ponno consultare il relativo avviso al pubblico capitolato d'oneri, presso l'Ufficio Centrale del Traffico della 2ª Divisione in Milano, nonchè presso la Stazione di Lecco.

Milano, li 19 Maggio 1882.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO D'ASTA

È aperta l'asta fino a tutto il 25 Maggio corr. per l'affitto dei locali ad uso Caffè e Buffet nelle Stazioni di Treviglio, Desenzano, Villafranca, S. Bonifacio, Montebello, Vicenza, Mogliano, Treviso, Casarsa e Rovigo, e per la concessione dell'esercizio di Trattoria e Caffè a bordo dei Piroscafi sul lago di Garda.

Per informazioni rivolgersi al Capo della 4.ª Divisione Traffico in Verona, od ai Capi delle suddette Stazioni, od ai Capitani dei detti Piroscafi.

Milano, 10 Maggio 1882.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

TORINO — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, Via Finanze, 13.

ANNO XV. Mercoledì 31 Maggio 1882. N. 22.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO.

FERROVIE COMPLEMENTARI DEL REGNO

SUCCURSALE DEI GIOVI

A compimento dei documenti corredanti la Relazione ministeriale sul riparto delle somme per le ferrovie di 2ª e 3ª categoria, di cui ci siamo occupati nei nostri numeri 16, 17 e 19 a. c., crediamo opportuno di riferire anche il 3° ed ultimo allegato, contenente i *Cenni tecnici sulle varie proposte per la Succursale dei Giovi.*

È un documento retrospettivo non privo d'importanza in una questione che si agita ancora vivacemente, e che verrà in breve discussa alla Camera dei deputati, ove si sta esaminando il relativo progetto di legge.

Ecco il documento:

Cenni tecnici sulle varie proposte per la Succursale dei Giovi.

Lo svolgersi continuo del movimento nel porto di Genova aveva indotta, fino dall'anno 1873, la Società delle Ferrovie dell'Alta Italia a studiare un mezzo per diminuire le difficoltà d'esercizio del passaggio dei Giovi, e per assicurare il transito, attraverso l'Appennino, di tutti i carri diretti verso la vallata del Po.

L'ingegnere Amilhau, in allora Direttore generale della predetta Società, intraprese lo studio di una linea succursale alla ferrovia esistente, la quale, staccandosi presso Rivarolo, doveva per Val di Scrivia accordarsi alla linea attuale nelle vicinanze di Busalla. Gli studii iniziati, per le vicende, a tutti note, a cui andò soggetta l'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia, non furono compiuti; ma il Governo, preoccupato dell'importanza attuale della linea dei Giovi e di quella che verrà ad avere pel naturale incremento del traffico e per l'apertura della linea del Gottardo, inscrisse la Succursale dei Giovi fra le linee da costruirsi secondo la legge del 29 luglio 1879, n. 5002, serie 2ª.

Senonchè, durante la discussione di detta legge, essendo state fatte alcune osservazioni circa l'andamento della nuova linea da costruirsi, nella tornata dell'11 giugno 1879, dall'onorevole Ministro dei lavori pubblici e dall'onorevole Relatore della Commissione, venne dichiarato che, mentre per tutte le altre linee contemplate dalla legge, veniva votato anche l'andamento, per la Succursale dei Giovi l'andamento restava salvo, pur trattandosi di un obbiettivo certo e determinato, e non potendo gli studii fatti permettere di stabilirlo in modo preciso.

Dopo tale dichiarazione, il Governo fece continuare gli studii della Succursale; ma nel frattempo la questione assunse aspetto nuovo, e varii e svariatissimi progetti di linee, dipartentisi da Genova e facenti capo ai principali centri del Piemonte e della Lombardia, vennero posti innanzi come più opportuni per agevolare il commercio di Genova e le comunicazioni del suo porto coi transiti per la Francia e la Germania.

I principali fra questi progetti e proposte sarebbero:

Una linea da Genova ad Alessandria per le valli della Stura e dell'Orba.

Una linea da Genova ad Acqui ed Asti.

Una linea da Genova e San Sebastiano a Voghera.

Una linea da Serravalle a Mortara per Tortona (ammettendo la costruzione della Succursale ai Giovi per Val di Scrivia).

Una linea da Serravalle a Gallarate, per Tortona e Vigevano (ammettendo la costruzione della Succursale ai Giovi per Val di Scrivia).

Una linea da Genova a Gallarate per Val di Bisagno, la Brevena, la Sisola e il Grue; toccando Garbagna, Pontecurone, con diramazioni da Caselle a Busalla, e da un punto in Val di Grue a Voghera.

Una linea da Genova a Voghera per Val di Bisagno e della Trebbia, con diramazione per Piacenza.

Le condizioni tecniche di tracciato, i costi di costruzione ed i vantaggi di percorrenza di ciascuna di dette linee sono i seguenti:

Linea Genova-Alessandria per le Valli dell'Orba e della Stura. — Per detta linea esistono due progetti: l'uno a miti pendenze, cioè non superiori al 15 per mille, secondo il quale la lunghezza della strada risulterebbe di 75 chilometri; l'altro a forti pendenze, però non superiori al 20 per mille, che avrebbe uno sviluppo planimetrico di 72 chilometri.

Il costo di tutta la linea, costruita a doppio binario, ascenderebbe a lire 42,000,000.

L'esercizio di tal ferrovia sarebbe evidentemente più semplice di quello attuale per la galleria dei Giovi, ed adottando il progetto a forti pendenze, si guadagnerebbero *tre* chilometri sul percorso da Genova ad Alessandria, che presentemente è di 75 chilometri.

Linea Genova-Acqui-Asti. — Tale linea, toccando Campofreddo, Ovada, Acqui, Nizza, Asti, avrebbe uno sviluppo di circa 90 chilometri, e, costruita a semplice binario, costerebbe lire 37,000,000.

Con detta linea verrebbero notevolmente abbreviate le percorrenze verso Torino e Modane, e più precisamente si avrebbe una diminuzione nella distanza

da Genova ad Acqui di	chil. 59
da Genova ad Asti	» 19
da Genova a Torino	» 19
da Genova a Modane	» 19

Linea Bolzaneto-San Sebastiano-Voghera. — Codesta linea, dipartendosi da Bolzaneto, attraverserebbe l'Appennino a Savignone, e toccherebbe Rocchetta, dopo varie gallerie, in totale di 14 chilometri di lunghezza; quindi San Sebastiano, Volpedo e Voghera.

La sua lunghezza, adottando livellette del 20 per mille, risulterebbe di circa 68 chilometri, con una spesa di costruzione (ammesso il doppio binario) di circa 53 milioni di lire.

Seguendo tale linea, la distanza fra Genova e Milano verrebbe ridotta di 15 chilometri.

Linea Serravalle-Tortona-Mortara. — Il progetto di questa linea ammette la costruzione della Succursale ai Giovi, quindi il suo obbiettivo è unicamente quello di ridurre la distanza fra Genova ed il confine svizzero. La nuova linea partirebbe da Serravalle, e, toccando Tortona, andrebbe direttamente a Mortara, attraversando il Po, e passando presso le grosse borgate di Pieve del Cairo, Sannazzaro e San Giorgio. La sua lunghezza sarebbe di chilometri 60, ed il suo costo di costruzione (ammesso il doppio binario) ascenderebbe a L. 10,800.000.

Con tal linea, le distanze da Serravalle sarebbero diminuite di:

Chilometri	4	per Tortona
Id.	11	per Mortara
Id.	11	per Novara
Id.	11	per Laveno
Id.	4	per Milano

Linea Serravalle-Vigevano-Gallarate. — Codesta linea, come la precedente, ammette la costruzione della Succursale ai Giovi. Dessa, dipartendosi da Serravalle, attraversato il Po, toccherebbe Sannazzaro e Vigevano; quindi, attraversato il Ticino, farebbe capo a Gallarate, con uno sviluppo di chilometri 105, ed un costo di costruzione (a doppio binario) di L. 18,900,000.

Seguendo tal linea, la distanza fra Serravalle e Laveno sarebbe ridotta, rispetto all'attuale, di 15 chilometri.

Linea Genova-Gallarate per Val di Bisagno, Sisola e Grue. — Questa linea, staccandosi da Genova allo sbocco della Val di Bisagno, passerebbe nell'alta Scrivia a Caselle; donde con una breve diramazione andrebbe a Busalla; e seguitando invece per le valli della Brevenna, della Sisola, passando per Garbagna, giungerebbe a Viguzzolo in Val di Grue, da cui potrebbe dirigersi dapprima a Vigevano, attraversando il Po, e quindi a Gallarate. Una seconda diramazione da un punto in Val di Grue potrebbe collegare la linea a Voghera.

La pendenza massima della nuova linea Genova-Gallarate sarebbe del 18 per mille, e lo sviluppo totale di chilometri 140; valutando il costo chilometrico a lire 500,000 (a doppio binario), importerebbe una spesa totale di 70 milioni.

La diramazione verso Busalla, lunga chilometri 6, costerebbe lire 2,000,000; e l'altra verso Voghera, lunga chilometri 18, costerebbe L. 3,600,000.

Seguendo tal linea, la distanza fra Genova e Laveno sarebbe ridotta, rispetto all'attuale, di pressochè chilom. 30; e la distanza fra Genova e Milano di chilometri 14.

Linea Genova-Torriglia-Voghera, con diramazione per Piacenza. — Codesta linea seguirebbe le valli del Bisagno, della Trebbia, passando in questa valle con una galleria di circa 4 chilometri di lunghezza. Lo sviluppo totale della linea proposta, esclusa la diramazione per Piacenza, sarebbe di chilometri 114, e costerebbe circa lire 53,400,000. —

Oltre tutti questi progetti e proposte di nuove linee, havvi il progetto della Succursale vera alla ferrovia dei Giovi, secondo il quale dovrebbesi costruire una nuova strada della lunghezza di 23 chilometri, e del costo all'incirca di lire 24,500,000, che, abbandonando l'attuale presso Bolzaneto, la ritoccherebbe poscia in Val di Scrivia a Busalla.

Tutti cotesti progetti, tranne quest'ultimo della Succursale, hanno anche per iscopo di abbreviare la distanza che separa Genova da Torino, da Laveno e da Milano.

In fatto però, la causa che, fin dal 1873 preoccupò la Società delle ferrovie dell'Alta Italia per il valico dei Giovi, e che ora preoccupa grandemente il Governo, non è tecnica, nè di percorrenza, ma puramente e semplicemente di traffico; ed è quella di far in guisa che tutti i carri, che da Genova vengono mandati nella vallata del Po, possano valicare l'Appennino: in altre parole, di dare a tutta la linea Genova-Alessandria una *potenzialità* uniforme, il che ora non si ha, essendo la *potenzialità* del tronco Pontedecimo-Busalla assai inferiore a quella dei due tronchi Genova-Pontedecimo, Busalla-Alessandria.

Il problema è quindi essenzialmente di esercizio; e onde risolverlo in modo razionale, fa d'uopo aver riguardo soprattutto alla natura del traffico che si ha fra Genova e Novi, e alle città di destinazione dei carri in partenza da Genova.

In tal modo soltanto sarà possibile di ben determinare l'influenza che ciascuna linea progettata verrebbe ad avere sul traffico dei Giovi.

Nell'anno 1881 transitarono dai Giovi giornalmente:
al massimo N. 814 (veicoli) carri-merci e carrozze
al minimo » 256 (veicoli) id. id.

Nel mese di luglio 1881 transitarono in media giornalmente 739 veicoli.

Facendo astrazione del movimento viaggiatori, pel quale si devono far transitare 80 carrozze ogni giorno, si hanno le seguenti cifre:

Movimento massimo	N. 734 carri
Id. medio (luglio)	» 659 id.

Secondo riscontri fatti, in varie epoche dell'anno, dalla Direzione dell'esercizio delle ferrovie dell'Alta Italia, risulta che a Novi:

0,67 (circa 2[3) dei carri provenienti da Genova vengono avviati verso Tortona, diretti alla Lombardia, all'Emilia ed al Veneto;

0,33 (circa 1[3) sono diretti verso Alessandria;

cioè il numero dei carri diretti a Tortona è pressochè doppio di quello dei carri diretti ad Alessandria.

Di guisa che dei 734 carri, trasportati nel giorno di massimo lavoro:

492 furono diretti a Tortona
242 id. ad Alessandria

Il numero dei carri diretti da Genova verso Novi, anche non tenendo conto dell'apertura della linea del Gottardo, andrà crescendo grandemente pel progredire dei lavori del porto, per l'aumentarsi delle calate, pel naturale incremento del traffico, e infine per lo sviluppo che assumeranno molti trasporti coll'applicazione delle tariffe differenziali, che ora si stanno studiando.

Per cui è prevedibile che fra pochi anni, anche indipendentemente dal traffico del Gottardo, si avrà a Genova un

movimento di 1,200 carri, i quali a Novi si ripartiranno in una proporzione pressochè uguale all'attuale, cioè 850 saranno diretti a Tortona, e 350 ad Alessandria.

Qualora si volesse tener conto anche del traffico del Gottardo, che assai presumibilmente sarà al massimo di 400 carri al giorno, si dovrebbero fare due ipotesi: che venga cioè costruita una delle due linee, Serravalle-Mortara, Serravalle-Gallarate; o che non venga costruita nessuna di queste due linee.

Nel primo caso, i 400 carri diretti al Gottardo passerebbero tutti per Tortona, e quindi si aggiungerebbero agli 850, più sopra contemplati, dando un movimento totale di 1,250 carri; nel secondo caso, passerebbero per Alessandria, portando il movimento del tronco Novi-Alessandria a 750 carri.

A questo movimento, che si avrà a Genova fra pochi anni, la linea attuale dei Giovi è assolutamente insufficiente; non potendosi praticamente farvi transitare più di 860 veicoli in un giorno, e neppure per parecchi giorni consecutivi, giacchè un tal movimento può essere raggiunto soltanto col concorso di un complesso di favorevoli circostanze, che difficilmente si possono a lungo riunire in un esercizio tanto difficile e pericoloso, qual è quello dei Giovi.

Onde persuadersene basta riflettere, che sul piano inclinato non si possono fare che treni al massimo di 24 carri, adottando la tripla trazione, e di 17 carri a doppia trazione; che bisogna lasciare al Servizio della manutenzione almeno 5 ore consecutive libere per la visita della linea; che i treni non si possono far succedere ad intervalli minori di 17 minuti, affinchè possano viaggiare colla *via libera;* e infine che il numero dei treni viaggiatori è sempre di 10 giornalmente.

Tenuto conto di tutte le piccole eventualità, che bisogna sempre prevedere, è evidente che al fine di poter toccare la cifra di 860 veicoli, occorre che tutto proceda con una regolarità tale, che non può essere conseguita ogni giorno in un esercizio fatto in condizioni tanto eccezionali. —

Fatta questa premessa, che cioè la potenzialità massima dei Giovi può stabilirsi di 860 veicoli al giorno si possono, esaminando le linee proposte, desumere gli effetti di ciascuna di esse sul movimento attraverso la galleria dei Giovi.

Costruendo la linea Genova-Alessandria per le valli dell'Orba e della Stura, passerebbero per detta linea tutti i carri che da Novi sarebbero avviati verso Alessandria; e, qualora non si costruisse nè la linea Serravalle-Mortara, nè la linea Serravalle-Vigevano, anche i carri destinati al Gottardo; e per la linea dei Giovi passerebbero tutti gli altri carri in partenza da Genova.

Di guisa che, nell'ipotesi che si costruisca una delle due linee Serravalle-Mortara, Serravalle-Vigevano, seguirebbero la linea dei Giovi al massimo giornalmente 1,300 veicoli, cioè 1,250 carri e 50 carrozze; e nell'ipotesi che nessuna di dette linee venga costruita, si avrebbe sulla linea dei Giovi un movimento massimo giornaliero di 900 veicoli, cioè 850 carri e 50 carrozze.

Colla costruzione di tal linea adunque, mentre verrebbe quasi totalmente abbandonato il tronco Novi-Alessandria, sul quale cesserebbe ogni trasporto, fra pochi anni il movimento, che si dovrebbe fare attraverso i Giovi, tornerebbe ad essere (in qualsiasi ipotesi) superiore alla potenzialità di questi; e quindi si ricadrebbe nello stato in cui si è presentemente, e sorgerebbe di nuovo la necessità di costruire una succursale al valico appenninico.

Similmente può dirsi per la linea Genova-Acqui-Asti, giacchè per questa, in qualsiasi caso, non passerebbero che i carri diretti ad Acqui, Asti ed oltre verso Torino e la Francia; e per la linea dei Giovi passerebbero invece tutti quelli diretti verso la Lombardia, l'Emilia, il Veneto ed il Gottardo.

Adottando le cifre portate dalle statistiche ufficiali delle Ferrovie dell'Alta Italia, si trova che, pur costruendosi la linea Genova-Acqui-Asti, seguiterebbero a passare pei Giovi 1,274 carri: cifra che conferma quanto più sopra è stato detto, che cioè la nuova linea progettata non risponde allo scopo di ridurre il traffico dei Giovi al disotto della loro potenzialità.

Colla costruzione della linea Bolzaneto-Voghera o della Genova-Torriglia-Voghera, resterebbero sempre alla linea dei Giovi i carri (400) destinati al Gottardo, ed i carri (350) destinati al Piemonte ed alla Francia; un totale cioè di 750 carri, di poco inferiore alla potenzialità di detta linea.

Colla costruzione della linea Genova-Garbagna-Gallarate, passerebbero per detta linea tutti i carri diretti al Gottardo, alla Lombardia, all'Emilia ed al Veneto, cioè 1,250 al massimo; e per i Giovi non passerebbero che i carri diretti al Piemonte ed alla Francia, cioè 350 al massimo.

E qualora il movimento per il Piemonte e per la Francia crescesse in guisa da superare o da avvicinarsi alla potenzialità della linea dei Giovi, parte di esso potrebbe essere fatto per la nuova linea, usufruendo della diramazione Caselle-Busalla.

La Succursale propriamente detta, con pendenze ridotte al 15 per mille, servirebbe ugualmente al transito della Lombardia, dell'Emilia, del Veneto, del Piemonte e del Gottardo.

La sua potenzialità, che può stabilirsi di 2,500 carri, aggiunta a quella dei Giovi di 860 (sui Giovi dovrebbesi sopprimere il servizio viaggiatori), permetterebbe di trasportare a Novi in un giorno 3,360 carri, il doppio circa del movimento, prevedibile in futuro, di Genova.

Adunque si può concludere che, qualora si costruisse, sia la linea Genova-Acqui-Asti, sia la linea Genova-Alessandria, per le Valli dell'Orba e della Stura, anche nell'ipotesi che tutto il traffico del Gottardo debba passare per Alessandria, fra pochi anni il movimento dei Giovi ritornerebbe ad essere superiore alla loro potenzialità, sarebbe nuovamente sentito il bisogno di una Succursale all'attuale piano inclinato; mentre la costruzione immediata della linea per Val di Scrivia rassicura completamente dal lato della potenzialità, e serve ugualmente agli interessi di tutti i centri commerciali della vallata del Po, e del commercio internazionale; locchè non impedisce che, per il continuo svilupparsi del traffico nel porto di Genova, per l'accrescersi dei trasporti attraverso il Gottardo, non torni conveniente, in un non lontano avvenire, di costruire un'altra linea, che, partendo da Genova, valichi l'Appennino, e serva a rendere più sicure, rapide e facili le comunicazioni del maggior porto della Nazione colle principali arterie del nostro commercio interno ed internazionale.

Infatti, presentemente il prodotto lordo delle linee Torino-Alessandria e Alessandria-Novi è rispettivamente di 76 mila e 100 mila lire, e quello del tronco Novi-Genova di 110 mila lire circa.

Allorquando, per l'incremento del traffico, tale prodotto oltrepasserà le 150 mila lire e si avvicinerà alle 200 mila, sarà difficile poter fare convenientemente il servizio con una sola linea; allora si potrà studiare la costruzione di una nuova strada, colla quale ripartire il movimento di quella esistente.

Nessuna più indicata della Genova-Ovada-Acqui-Asti, la quale riescirebbe utile a tutta la zona del Piemonte non servita dalla linea di Savona, accorcerebbe di 19 chilometri le distanze oltre Asti, e nella previsione, se anche lontanissima, della perforazione del Monte-Bianco, avrebbe il vantaggio di dirigersi verso la Chivasso-Ivrea-Aosta.

Con un tronco Ovada-Alessandria d'interesse locale potrebbero poscia venir soddisfatti tutti i bisogni della plaga posta nella bassa Val di Stura.

D'altra parte, la costruzione della Succursale per Val di Scrivia, lungi dall'impedire, faciliterà (allorquando il commercio lo esiga e le finanze dello Stato lo permettano) la costruzione di quelle linee di accorciamento pel Gottardo e pel Brennero, che saranno reputate più convenienti, sia che si prenda per obbiettivo Mortara, sia che si prenda per obbiettivo Gallarate.

Adunque, tenuto conto della intensità e della natura del traffico della linea dei Giovi, si può conchiudere che allo stato attuale delle cose, la vera urgenza è di costruire subito la Succursale al piano inclinato, la quale elimina tutte le presenti difficoltà d'esercizio, e non pregiudica in alcuna guisa la costruzione futura di nuove linee ferroviarie.

FERROVIA DEL GOTTARDO

DECIMO RAPPORTO della Direzione e del Consiglio d'amministrazione all'Assemblea generale degli azionisti del 20 *maggio* 1882.

SIGNORI,

Abbiamo l'onore di presentare all'Assemblea generale della Strada ferrata del Gottardo il *Decimo Rapporto di gestione*, relativo all'esercizio 1881 (*).

I. *Basi dell'impresa.*

I negoziati relativi alla *costruzione della Stazione internazionale di Luino* riescirono ad una soluzione nel senso che, salvo alcuni punti di minore importanza che saranno tra breve regolati, si ottenne l'accordo circa la questione dei fabbricati pel servizio della Dogana, delle poste, dei telegrafi, della polizia e sanità, nonchè su quella del binario. Le costruzioni sono eseguite dal Governo italiano.

Per quanto concerne lo *stato dei lavori sulla linea di raccordo Novara-Pino*, il Dipartimento federale delle ferrovie ci ha informati che le Autorità italiane gli avevano fatte pervenire nuove assicurazioni, secondo le quali la linea Pino-Sesto Calende sarà ultimata nel termine fissato dal trattato internazionale del 12 marzo 1878 e dalla legge italiana del 29 luglio 1879, attesochè il Ministro dei lavori pubblici spera di potere, con opportune misure, superare le difficoltà dipendenti dalle formalità legali e dalla tardiva aggiudicazione del lotto in galleria Laveno-Fornaci.

Noi però continuiamo a dubitare assai che sia possibile di compiere questa linea pel termine contrattuale e di aprirla all'esercizio contemporaneamente alla linea diretta del Gottardo.

Rispetto all'*organizzazione del servizio della Dogana alla Stazione internazionale di Luino*, furono aperte delle conferenze e trattative, che riescirono ad un accordo definitivo.

Le prescrizioni necessarie pel *servizio della polizia alle Stazioni internazionali di Chiasso e Luino*, furono stipulate in apposita Convenzione del 16 febbraio 1881 tra la Svizzera e l'Italia.

Quanto alla difficoltà sorta col Governo e col Consiglio municipale di Lucerna, intorno alla questione se la Ferrovia del Gottardo fosse tenuta a cominciare fin d'ora la *costruzione della linea Lucerna-Immensee*, noi dobbiamo informarvi che le trattative, nelle quali, giusta il nostro precedente Rapporto, noi ci eravamo dichiarati pronti ad entrare, non ebbero luogo. Al contrario, il Municipio di Lucerna negò al Cantone, cioè alla Confederazione, il pagamento della somma di fr. 99,585.52, scadente alla fine dell'ottobre 1880 sulla sovvenzione di fr. 800,000, che sin da principio erasi impegnato a fornire; e ciò allegando che la Società della Ferrovia del Gottardo trovandosi in grado di costruire la linea Lucerna-Immensee, senza toccare i fondi destinati alla linea principale, ed essendo quindi obbligata a procedere senza ritardo all'esecuzione di codesta linea, essa non prendeva tuttavia alcuna disposizione per adempiere tale obbligo.

In seguito al detto rifiuto di pagamento, il Consiglio federale, come abbiamo saputo, partendo dall'idea che i motivi allegati pel rifiuto stesso non erano fondati, ed appoggiandosi agl'impegni presi a tale riguardo dal Governo lucernese, gl'intentò lite, reclamando il pagamento della somma non versata, nonchè degl'interessi a partire dal giorno della scadenza. Il Tribunale federale pronunciò, nella causa, un giudizio favorevole alla domanda del Consiglio federale.

II. *Estensione dell'impresa.*

La Convenzione conchiusa il 28 febbraio 1881 tra le Compagnie del Nord-Est Svizzero e del Centrale Svizzero, nella loro qualità di proprietarie della ferrovia Sud-Argovia, da una parte, e la Compagnia del Gottardo dall'altra parte — Convenzione relativa all'*affittamento della linea Rothkreuz-Immensee*, e della quale vi abbiamo comunicato il tenore nel precedente Rapporto —, ha ricevuto, in data 20/27 giugno 1881, la ratifica dell'Assemblea federale; però sotto la riserva che, per quanto riguarda gli obblighi legali e concessionali relativi all'esercizio, le Compagnie del Nord-Est e del Centrale Svizzero rimanevano responsabili nel senso previsto dall'articolo 28 della legge federale 23 dicembre 1872 sulla costruzione e sull'esercizio delle ferrovie.

Dovendo la Compagnia della Ferrovia del Gottardo, a tenore delle disposizioni del trattato internazionale del 23 dicembre 1873, provvedere *all'esercizio del tronco italiano della linea di Pino, a partire dal confine presso Dirinella sino alla Stazione internazionale di Luino*, si aprirono da lungo tempo trattative in proposito colle Ferrovie dell'Alta Italia. Noi proponemmo a quest'Amministrazione di organizzare l'esercizio in comune della Stazione internazionale di Luino sulle stesse basi ch'erasi fatto per l'esercizio della Stazione internazionale di Chiasso. Quanto all'esercizio del tronco Dirinella-Luino, è stato elaborato uno schema di Convenzione, secondo la quale i prodotti del detto tronco spetterebbero alle Ferrovie dell'Alta Italia, le quali, dal canto loro, dovrebbero indennizzare la Compagnia del Gottardo per l'esercizio. Salvo alcuni punti relativi alla responsabilità l'accordo regna dall'una parte e dall'altra circa codesto schema di Convenzione, e noi crediamo si possa prevedere prossimo e definitivo lo scioglimento di tale questione.

III. *Organi della Società.*

Il *Regolamento interno della Direzione* per il periodo di costruzione rimane in vigore anche *per il periodo di esercizio*, ad eccezione del riparto delle attribuzioni fra i tre Dipartimenti, la quale è modificata come segue:

Le attribuzioni del 1° Dipartimento comprendono tutti gli affari che hanno un carattere esclusivo o predominante di politica ferroviaria; tutto ciò che riguarda le finanze, la contabilità e le cauzioni per la costruzione e l'esercizio; il servizio commerciale e l'amministrazione del materiale (Economato).

Le attribuzioni del II Dipartimento comprendono tutto ciò che ha tratto alle espropriazioni; alla locazione (affittamento) e rivendita di porzioni o lotti di terra, nonchè alla tenuta del catasto; a tutte le questioni di diritto e di contenzioso, nonchè di concessioni e d'imposte; alle questioni di assicurazioni (contro gl'incendii e contro i rischi di trasporto ed accidenti); al servizio dei reclami, risultante dalla responsabilità per accidenti di morte, ferite, avarie o ritardi nel servizio dei viaggiatori od in quello delle merci; la statistica delle ferrovie; e la rappresentanza della Società nella gestione delle Casse per ammalati e Casse di soccorso.

Le attribuzioni del III Dipartimento comprendono tutto ciò che si riferisce alla costruzione, compreso l'acquisto dal materiale ruotabile; al servizio di sorveglianza e manutenzione della linea; al servizio delle Stazioni, delle spedizioni, e dei treni; al servizio della trazione e manutenzione delle vetture e dei vagoni; nonchè all'ordinamento e direzione delle officine.

I tre Dipartimenti conservano ciascuno rapporti colle Autorità e colle altre Compagnie ferroviarie, in quanto si tratta di affari concernenti esclusivamente o in modo predominante le rispettive loro attribuzioni.

Le parti del *piano degli Archivii* della ferrovia del Gottardo, lasciate in bianco durante il lavoro, e comprendenti l'*esercizio della linea*, furono completate durante l'annata di cui ci occupiamo, in modo che il piano degli Archivii forma ora un tutto completo.

In vista della prossima apertura dell'esercizio, fu stabilito un nuovo *Regolamento per l'organizzazione dell'Amministrazione dell'esercizio*, il quale è stato già approvato dal Consiglio federale. Secondo questo Regolamento, furono create specialmente per le operazioni dell'esercizio le seguenti Divisioni di servizio: 1° pel Servizio commerciale: un Ufficio commerciale avente alla testa il capo di questo servizio, ed il Controllo avente alla testa il capo di questo controllo; 2° pel Servizio dei reclami: un Ufficio dei reclami avente alla testa il capo di questo servizio; 3° pel Servizio

(*) Per il NONO RAPPORTO, V. *Monitore*, N. 25 e seg., del 1881. (LA RED.)

dell'esercizio in un senso più ristretto: il servizio di sorveglianza e di manutenzione della linea, con alla testa l'Ingegnere in capo dell'esercizio; il servizio delle Stazioni, delle spedizioni e dei treni, con alla testa l'Ispettore in capo dell'esercizio; finalmente il servizio della trazione e delle officine, con alla testa il Capo della trazione. Al capo dell'Ufficio commerciale si diede un aggiunto e gli aiuti necessarii; al Capo del controllo e dell'esercizio, gli aiuti necessarii; all'Ingegnere in capo dell'esercizio, un aggiunto, 3 ingegneri stradali, un segretario e gli aiuti necessarii; all'Ispettore in capo dell'esercizio, un aggiunto, due ispettori dell'esercizio, un capo Ufficio e gli aiuti necessarii; finalmente al Capo della trazione, un aggiunto, dei capi-deposito e gli aiuti necessarii.

È stato pure stabilito un nuovo *Regolamento sulle cauzioni dei funzionarii ed impiegati della Ferrovia del Gottardo*, a tenore del quale tutti i funzionarii ed impiegati, che godono di un assegno fisso annuale, devono prestare una cauzione determinata per ciascun posto, come garanzia dell'esecuzione fedele e coscienziosa dei loro doveri, nonchè pel materiale loro affidato. La cauzione può essere prestata o mediante due solidi garanti che si obbligano solidariamente, o mediante deposito di valori, od anche in modo eccezionale, in quanto si tratti di cauzioni inferiori ai 1,500 fr., mediante trattenute sugli assegni mensili.

Finalmente furono elaborati i nuovi *Statuti della Cassa di soccorso e pensioni per gl'impiegati e funzionarii della Ferrovia del Gottardo, nonchè il Regolamento per la Commissione amministratrice di questa Cassa*. Codesti statuti comprendono, fra le altre, le essenziali disposizioni seguenti:

Tutti gl'impiegati dell'Amministrazione centrale, dell'esercizio e delle officine, con stipendio annuale, di età minore a 35 anni ed in buona salute attestata da un medico, sono obbligati a far parte della Cassa. Quelli il cui attestato medico è sfavorevole, nonchè quelli che hanno oltrepassato il 40° anno, ne sono esclusi. Quanto a quelli che hanno più di 35 anni e meno di 40, sono in facoltà di divenir membri della Cassa, purchè paghino il loro contributo al di là del 35° anno.

I fondi sono formati: dalla Cassa attuale di soccorso (fr. 20,675.73 al 31 dicembre 1881); dalle contribuzioni annuali dei membri (3 per 0[0 del loro stipendio fisso e delle loro retribuzioni accessorie, da determinarsi con decisione della Direzione, però nel senso che nessun membro può esser tassato di una somma superiore a fr. 3,600); dalle contribuzioni d'ingresso dei nuovi membri (1 per 0[0 del loro stipendio); dai pagamenti supplementari dei membri il cui stipendio è stato aumentato (l'importo dell'aumento del 1° mese); dal prodotto delle ammende disciplinari imposte ai membri, nonchè dalle quote di ammende per contravvenzioni alla legge sulla polizia ferroviaria; dal prodotto della vendita di oggetti trovati nelle sale d'aspetto, nei treni e sulla strada, e che non furono reclamati; nonchè altri oggetti non registrati, e che non possono essere restituiti ai loro proprietarii; dai doni eventuali; dall'accumulazione degli interessi, e dalla contribuzione della Società della Ferrovia del Gottardo (i 2[3 dell'importo delle contribuzioni annuali dei membri). Nel caso che, in un dato momento, lo stato della Cassa non bastasse a fornire i regolari soccorsi, le contribuzioni potranno essere aumentate in proporzione.

Siccome spetta alla Società del Gottardo di fornire tutti i soccorsi nei casi di accidenti che colpiscono i membri nell'esercizio delle loro funzioni, così la Cassa di soccorso e pensioni non interviene se non nel caso in cui un membro, in seguito ad una lunga malattia o di età avanzata, sia divenuto parzialmente o totalmente inabile a guadagnarsi il vitto od a fare il suo servizio, oppure muoia di malattia non procuratasi per sua colpa.

I soccorsi annuali accordati in caso di morte od in seguito ad età avanzata, ammontano al 30 per 0[0 da 1 a 5 anni di servizio; da 6 a 15 anni di servizio, 1 0[0 di più per anno; da 16 a 24 anni di servizio, 2 0[0 di più per anno; per 25 anni di servizio e al di là, 60 per 0[0 della somma per la quale la contribuzione è stata da ultimo pagata. In caso di malattia, i soccorsi possono, secondo le circostanze, elevarsi al 50 0[0 dello stipendio da ultimo percetto. In caso di morte d'un membro non ammogliato, ma lasciante in bisogno i suoi genitori, questi ricevono, vita loro durante, la metà della somma che spetterebbe al membro stesso. Se il membro defunto lascia una vedova, questa riceve, fino al momento di rimaritarsi o della sua morte, la metà della somma che spetterebbe al marito. Se questi lascia figli, essi hanno diritto all'altra metà, finchè il minore abbia raggiunto i 17 anni. Se la morte di un membro è conseguenza di un suicidio, la Commissione amministratrice decide se ed in quale misura i superstiti hanno diritto a pensione. — Qualunque pretesa ad un soccorso cessa coll'uscire di carica, in quanto ciò non dipenda da malattia o da età avanzata. Qualunque membro congedato dalla Direzione riceve il 75 0[0 de'suoi contributi annuali, dedotto l'ammontare dei soccorsi che esso avesse già ricevuti, se l'uscita di carica non è volontaria o risulta da un accidente o da un errore.

Tutti gli affari concernenti la Cassa sono trattati da una Commissione amministratrice, giusta un Regolamento stabilito a tal uopo. Questa Commissione si compone, pel periodo di costruzione, di un membro della Direzione e di 4 membri della Cassa, designati dalla Direzione; pel periodo di esercizio, essa è formata di un membro della Direzione, di un membro della Cassa designato dalla Direzione; e di 5 membri da scegliere nell'Amministrazione centrale, nel Servizio di sorveglianza e manutenzione della linea, nel Servizio di spedizione, in quello dei treni, ed in quello della trazione e delle officine; questi cinque ultimi sono nominati dai membri di ciascuna Divisione di servizio partecipante alla Cassa di soccorso.

Passando allo *Stato del personale degli organi della Società e delle funzioni superiori dell'Amministrazione centrale*, dobbiamo primieramente notare che i *membri del Consiglio di amministrazione*, di cui seguono i nomi, uscenti dall'ufficio per scadenza del termine delle loro funzioni, furono rieletti membri del Consiglio d'amministrazione per un nuovo periodo di 6 anni, cioè: dall'Assemblea generale, i signori A. Salomonsohn, direttore della Società di sconto a Berlino; H. Dietler, membro della Direzione a Lucerna; F. Duelberg, consigliere intimo di Stato a Berlino; Correnti, ex-ministro a Roma; Schnyder-Crivelli, consigliere di Stato a Lucerna; Tortarolo, ingegnere a Genova; e Maraini, ing. a Roma; — dal Consiglio federale, i signori senatore Allievi a Roma; e Spiller, consigliere di Stato a Winterthur.

Egli è col più grande rammarico che dobbiamo qui ricordare la perdita considerevole fatta dal Consiglio d'amministrazione nella persona del suo presidente, sig. Dott. C. Stehlin di Basilea, morto il 12 giugno, e che si acquistò i maggiori meriti nell'impresa della ferrovia del Gottardo, e particolarmente nella riorganizzazione finanziaria di essa; nonchè quella del signor A. Sulger-Staehlin di Basilea, morto il 2 ottobre, e che rese egualmente segnalati servigi all'impresa, specialmente nella sua qualità di supplente della Direzione.

Allo spirare delle sue funzioni, il signor Direttore Dietler venne rieletto dal Consiglio d'amministrazione membro della Direzione per un nuovo periodo di 6 anni; ed il consigliere nazionale Karrer, supplente della *Direzione* in sostituzione del defunto signor A. Sulger-Staehlin.

Lo stato del personale *dei funzionarii superiori dell'Amministrazione centrale* subì un aumento richiesto dai lavori preparatorii dell'esercizio diretto: il signor Richard Bechtle di Heilbronn, finora ingegnere di sezione della Ferrovia del Gottardo a Wasen, è stato chiamato al posto d'Ingegnere in capo dell'esercizio; il signor A. Hurter di Kappel è stato nominato aggiunto al Capo dell'Ufficio commerciale; il signor Rob. Muggli di Sursee, aggiunto all'Ispettore in capo dell'esercizio; il signor W. de Roeder di Potsdam, Ispettore dell'esercizio sulle linee del nord; il signor Aloïs Burri di Malters, Ispettore dell'esercizio sulle linee del sud; il signor Jos. Gut d'Altishofen, capo dell'ufficio dell'Ispettore in capo dell'esercizio; ed il signor Aug. Bächtold di Schleiteim, Ispettore del servizio telegrafico sulla ferrovia del Gottardo.

Durante lo scorso esercizio, il *Consiglio d'amministrazione* ha preso, in 4 sedute, 34 decisioni; e la *Direzione*, in 121 sedute, ne ha preso 5047. *(Continua)*.

Nostre Corrispondenze

Dal signor ing. L. Ferrero riceviamo la seguente lettera, che di buon grado pubblichiamo, poichè si tratta di rendere un meritato elogio all'Impresa Marsaglia, ben nota per la sua solerzia e puntualità, ed i cui lavori furono generalmente lodati nella recente inaugurazione della ferrovia del Gottardo:

Faido, 25 *maggio* 1882.

Egregio Sig. Direttore
del *Monitore delle Strade Ferrate*. — Torino.

Col pregiato vostro giornale avete sempre tenuto i vostri numerosi lettori al corrente del progresso dei lavori della ferrovia del Gottardo, pubblicando le informazioni e i dati contenuti nei rapporti mensili del Consiglio federale svizzero.

Nei medesimi rapporti si ebbe a leggere di frequente che i lavori della linea di *accesso sud*, e specialmente le quattro gallerie elicoidali, progredivano lentamente, e che per conseguenza erano a temersi dei ritardi all'apertura della ferrovia.

La Società Marsaglia, assuntrice dei detti lavori, avrebbe potuto facilmente dimostrare la poca attendibilità degli apprezzamenti del Consiglio federale, ma preferì di attendere che i fatti ed il tempo le rendessero giustizia.

Ora i fatti sono questi: L'inaugurazione della ferrovia del Gottardo doveva aver luogo soltanto verso il fine di giugno, e solo al primo di luglio doveva farsi l'apertura della linea; invece, fino dal 13 maggio i treni percorsero tutta la tratta Airolo-Biasca, il 23 di maggio vi passarono i treni inaugurali, ed al 1° di giugno la strada sarà aperta al pubblico esercizio.

Credo che sarete lieto, signor Direttore, di rendere nota questa rettifica, la quale ridonda ad onore di una Impresa italiana; e lo farete certamente tanto più volontieri, quando saprete che la detta Impresa non solo anticipò sui termini fissati, come dianzi si è detto, ma fece in più nelle gallerie elicoidali una considerevolissima quantità di lavoro di scavo e di muratura, che le era stata ordinata soltanto verso la metà di febbraio ultimo scorso.

Aggradite gli atti della mia stima e considerazione.

Vostro dev. servo
Ferrero Luigi *Ing.*

LA FERROVIA NOVARA-PINO.

Dal Lago Maggiore, il 28 maggio 1882.

S. E. il Ministro dei lavori pubblici e il Direttore generale delle Strade ferrate comm. Valsecchi hanno visitato nei decorsi giorni, in occasione del viaggio per le feste Gottardiane, i lavori della linea Novara-Pino.

Il sig. comm. Valsecchi li visitò prima, nel giorno 17 corrente, nell'andare oltre il confine per la ricognizione internazionale dei lavori del tunnel e delle linee d'accesso, accompagnato dal sig. comm. Massa, direttore dell'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia, ed intraprese la visita da Oleggio, dove giunse al mattino da Milano per Novara. Erano con lui il Prefetto di Novara senatore Pissavini, il comm. Giambastiani, direttore dei lavori, i suoi Capi-servizio, e, lungo la linea, il personale delle Sezioni.

Egli visitò la trincea di Oleggio, il viadotto di Pombia ed alcune gallerie nel tronco fra Oleggio ed il Ticino, indi l'importantissimo ponte a travate in ferro, che valica presso Sesto Calende il fiume Ticino; e si recò poscia a Laveno, per esaminarvi la galleria omonima ed i suoi cantieri, ed a Luino la Stazione internazionale ed i suoi fabbricati. E da Luino proseguì poi il viaggio col signor comm. Massa per Lugano.

Nel successivo giorno 25 si effettuò la visita del Sig. Ministro, il quale giunse ad Arona da Milano, con treno speciale, alle ore 11 e mezzo del mattino. Accompagnava S. E. (che aveva seco la propria famiglia ed il suo segretario di gabinetto cav. Giunti) autorevoli e numerosi personaggi, fra i quali: gli ingegneri svizzeri signori Ditteler ispettore, e Bridel ingegnere capo della Compagnia del Gottardo; il comm. Blumenthal, presidente del Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, coi consiglieri comm. Benazzo, Tortarolo, Guaccimani, e col segretario conte Medin; il comm. Massa, direttore dell'esercizio; il comm. Ponzone, capo-traffico, ed altri funzionarii dell'Amministrazione ferroviaria dell'Alta Italia; nonchè parecchi deputati. Erano di guida ai lavori il direttore comm. Giambastiani, i Capi servizio ingegneri cav. Norsa e Biadego; e poi successivamente, lungo la linea, i Capi ed il personale delle Sezioni.

Preso posto sul *Verbano*, il migliore dei piroscafi della Impresa di navigazione, il quale si diresse subito per Laveno, i visitatori si assisero ad una refezione ivi allestita; la quale, resa lieta e vivace dalla presenza della figlia del Ministro ed altre signorine e signore che l'accompagnavano, era avvivata altresì dallo splendido spettacolo che offriva il lago, colle amene e popolate sue sponde, cogl'infiniti panorami delle sue costiere, ascendenti dalla verdeggiante collina alle nevose cime della catena del Sempione.

A Laveno, visitati all'imbocco sud i meccanismi dei cantieri di perforazione, l'on. Ministro, colla scorta del Direttore e del personale dei lavori, condusse gli ospiti nella galleria, nella quale sovra appositi vagoncini percorsero tutto lo scavo fino alla fronte d'attacco, dove risuonava il percuotere delle perforatrici. Fu una gita scabrosa, perchè l'acqua, che scende copiosa in alcune tratte, bagnò spietatamente, ad onta dei ripari, persone e vestiti; ma fu gradito spettacolo il lavoro continuo ed intenso che fragoroso a guisa di bolgia, si compie in quell'antro, che, la mano dell'uomo e le macchine scavano insieme con opera assidua. E, mentre il sig. Ministro fu largo di encomii per l'andamento di questo lavoro, i visitatori tutti, ed in special modo gli ingegneri svizzeri, gli fecero eco nel lodarne l'impianto e l'organizzazione.

Da Laveno, ove il Ministro prese commiato dai signori ingegneri svizzeri, che proseguirono per Locarno, S. E., gli ospiti suddetti e gli ingegneri della linea ritornarono ad Arona, donde, ripreso il treno, si proseguì per Sesto Calende. Quivi il Ministro ed i convenuti fecero rapida, ma accurata visita al ponte sul Ticino, esaminando con vivo interesse le diverse sue parti, le fondazioni ad aria compressa in corso alla spalla verso Novara, le robuste ed eleganti murature in costruzione nelle pile, e compite nella spalla verso Pino; e la gigantesca travata, che si alza nella terza campata.

Ed a quest'opera d'importanza ragguardevole, come aveva fatto alla galleria di Laveno, il Ministro ripetutamente espresse parole di approvazione e di elogio, riescite graditissime a tutto il personale.

Compita questa visita, il treno ricondusse a Milano S. E. e le persone che l'accompagnavano. X.

Nel prossimo numero daremo ragguagli sullo stato di avanzamento dei lavori di tutta la linea.

Informazioni Particolari

del *MONITORE*

Domani, 1 giugno, sarà aperta all'esercizio l'intera linea del Gottardo; ma, contrariamente all'aspettativa del pubblico, questa linea sarà aperta senza che si possa contemporaneamente attivare il servizio diretto pei trasporti di merci a G. e P. V. dall'Italia alla Svizzera ed alla Germania, i quali perciò dovranno ancora essere effettuati mediante ricarteggio a Chiasso.

L'importanza di questo servizio esigeva certamente maggior sollecitudine da parte delle Ferrovie interessate, ed abbiamo quindi voluto assumere delle informazioni in proposito. Possiamo, per conseguenza, assicurare il pubblico, che non è certo per colpa dell'Italia se si verifica ritardo nella istituzione del servizio diretto pel nuovo valico alpino.

Nelle conferenze tenutesi a Milano ai primi di gennaio scorso, sulle quali abbiamo già intrattenuto i nostri lettori nel *Monitore* dell'11 detto mese, fu convenuto che le Ferrovie italiane avrebbero comunicate le proprie tariffe a Strasburgo ed a Lucerna il 15 febbraio successivo, e che quelle tedesche e svizzere avrebbero pure comunicate le proprie a Milano non più tardi del 15 marzo seguente.

Le Ferrovie italiane mantennero l'impegno preso, giacchè sino dal 12 febbraio i loro elaborati venivano spediti a Lucerna ed a Strasburgo; ma altrettanto non può dirsi delle Ferrovie svizzere e tedesche, le quali, malgrado le più vive sollecitazioni, inviarono soltanto in questi giorni a Milano la parte di lavoro risguardante il percorso estero oltre Chiasso.

Aggiungasi, come aggravante per le Ferrovie dell'Alsazia e della Lorena, dirigenti la Lega ferroviaria tedesco-svizzera, che, mentre esse comunicavano alle Ferrovie italiane, il giorno 20 corrente, le loro bozze di stampa, pubblicavano la tariffa completa, come se fossero pienamente e definitivamente concordate: e senza tener conto che, affine di rivedere la parte ricevuta, provvedere alla stampa dell'edizione italiana, ed ottenere l'approvazione governativa, le Ferrovie italiane dovevano di necessità ritardarne la pubblicazione di non pochi giorni.

Siffatto contegno davvero imprevedibile, e che potrebbe far credere al pubblico, tanto in Germania, quanto in Italia, che il ritardo non dipende dall'Amministrazione dirigente la Lega svizzera-tedesca, ha dato luogo a fondate e vivissime proteste da parte delle Ferrovie Bavaresi e di altre tedesche: alle quali proteste sonosi associate le Amministrazioni italiane, non intendendo le une e le altre che venga loro addossata responsabilità per questo ritardo assai deplorevole, ma del quale non si sentono invero colpevoli per alcuna guisa.

Frattanto, d'accordo colle Ferrovie d'oltre Peri, è stato convenuto che le tariffe dirette italo-germaniche, via Brennero, rimarranno integralmente in vigore: e che tutte le Stazioni continueranno a spedire per quella via, salvo quando fosse dal mittente, per una spedizione diretta in Germania, domandato per iscritto sul documento di trasporto l'appoggio a Chiasso, nel qual caso si farà a quel transito la rispedizione di Ufficio a destinazione, coll'applicazione delle tariffe interne.

Così pure la tariffa italo-svizzera, via Brennero, sarà mantenuta in vigore a tutto luglio prossimo, mentre invece è abrogata, dal primo entrante, la tariffa italo-franco-svizzera, via Modane, per l'insistente rifiuto delle Ferrovie svizzere di mantenerla in vigore finchè si fosse attivata quella per via Gottardo, come erasi loro proposto dalle Ferrovie italiane, d'accordo colla Parigi-Lione-Mediterraneo. Le spedizioni, che il mittente volesse inviare in Svizzera per la via di Modane, dovranno essere appoggiate a Ginevra per l'ulteriore proseguimento.

Possiamo da ultimo assicurare che le Ferrovie italiane faranno ogni loro possa per affrettare la compilazione della tariffa diretta per la nuova via, e sperano di poter darvi attività col prossimo mese di agosto.

><

Alcuni giornali hanno recentemente pubblicato la notizia che, in vista del ritardo frapposto dall'Italia nella costruzione della linea Novara-Pino, la Società del Gottardo avrebbe presentato al nostro Governo una domanda d'indennità di 50,000 lire per ogni giorno di ritardo, locchè equivarrebbe ad un milione e mezzo al mese ed a 18 milioni all'anno.

Noi non sappiamo quanto vi possa essere di vero in siffatta notizia; ma, ad ogni modo, non possiamo non ritenerla assolutamente inesatta.

Infatti, com'è noto, il capitale totale di costruzione dell'intera linea del Gottardo venne fissato in 227,000,000 di franchi, diviso come segue: capitale sovvenzioni 113,000,000 (Italia 55, Germania 30, Svizzera 28); capitale della Società 114,000,000 (Azioni 34,000,000, Obbligazioni 80,000,000).

Questo capitale della Società in 114,000,000 darebbe al 5 0[0] un interesse di appena 6 milioni all'anno: e, se si volesse pure calcolare il capitale intero, si avrebbe un interesse di poco più di 11 milioni. Ora, è ammissibile l'idea di chiedere una indennità nei termini sopraindicati, anche ritenendo possibili dei danni indiretti pel ritardato avviamento del traffico?

><

Nel *Monitore* della scorsa settimana, fra i progetti approvati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, si annoverava anche quello relativo alla costruzione di una ferrovia funicolare, sistema Agudio, dalla borgata Sassi, sulla strada nazionale Torino-Casale, all'altipiano di Superga.

Veniamo ora informati che il Consiglio superiore, nell'ammettere in linea tecnica il progetto della nuova ferrovia, e nel ritenere che, sulla base di esso, possa essere concessa al Comune di Torino la costruzione e l'esercizio della ferrovia di che trattasi, ha dichiarato ch'essa non aveva i requisiti necessarii per essere classificata tra le linee di 4ª categoria, di cui all'articolo 10 della legge 29 luglio 1879, n. 5002, non essendone comprovata la pubblica utilità, imperocchè essa non servirebbe a congiungere alcun centro, ed in conseguenza non riuscirebbe di alcun giovamento al commercio.

Tuttavia, sulla considerazione che la nuova ferrovia mirerebbe anche ad esperimentare praticamente, con pubblico esercizio, uno speciale sistema funicolare per le forti pendenze, — sistema che, riuscendo soddisfacente, potrebbe essere utilmente applicato ad altre linee di maggiore importanza —, il Consiglio superiore ha col suo parere ritenuto che, a titolo d'incoraggiamento, il Governo possa concorrere nella spesa di costruzione della ferrovia in parola con una determinata somma a fondo perduto.

><

Ci consta che nelle conferenze testè tenutesi a Milano fra l'onorevole Ministro dei lavori pubblici ed il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia si è lungamente discorso di un argomento di grande interesse pel personale ferroviario, e di tutta neces-

sità, in seguito al grande aumento di traffico su queste ferrovie; e cioè dell'aumento dell'organico del personale.

Ci risulta che le disposizioni dell'on. Baccarini sono buonissime, e quali la situazione le richiede.

È quindi opinione generale, e sappiamo essere preciso desiderio del Consiglio, che i prossimi aumenti e le prossime promozioni, cosidette del luglio, non abbiano a subire ritardo; di guisa che nel luglio medesimo, od al più nell'agosto, abbiano ad avere, per gli impiegati meritevoli, il loro effetto.

><

Ci scrivono da Milano:

Sappiamo che il Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia s'è preoccupato degli abusi che a danno dei viaggiatori verrebbero commessi da qualche esercente di Caffè-ristoratore nelle Stazioni.

Il prelodato Consiglio ha quindi invitato i dipendenti Servizii alla più rigorosa sorveglianza nell'esercizio dei Caffè di Stazione, eccitandoli ad applicare ai contravventori le misure repressive stabilite dai Capitolati.

— Dal Ministero dei lavori pubblici furono approvate le disposizioni concertate fra le tre grandi Amministrazioni ferroviarie pel trasporto dei pacchi di giornali nei treni diretti.

><

A cominciare da domani (1 giugno), i treni n. 2 e 5 della linea Alessandria-Bologna faranno fermate alla Stazione di Borgo San Donnino, e ciò fino a che dura la stagione estiva, onde facilitare il viaggio dei bagnanti che si recano agli Stabilimenti balnearii di Salsomaggiore e di Tabiano.

><

Siamo informati che dal Commercio di Udine sono state fatte vive istanze al Governo per ottenere che sia data esecuzione ai lavori della Dogana da costruirsi in quella Stazione ferroviaria.

Coll'attuale Dogana interna, lo sdoganamento delle merci riesce sommamente gravoso a quei commercianti, sia per il non breve tratto che intercede fra la medesima e la Stazione della ferrovia, sia per gli scarichi e ricarichi a cui sono obbligati.

Colla nuova Dogana alla Stazione, i lamentati inconvenienti verrebbero a cessare; e noi non dubitiamo che l'on. Baccarini vorrà con sollecita cura occuparsene.

><

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha approvato il preventivo della spesa occorrente per applicare le sonerie elettriche ai dischi mobili sulle linee della 2ª Divisione del traffico.

La stessa Amministrazione ha anche approvato il progetto ed il preventivo della spesa necessaria per la ricostruzione del ponte sul Mulinello, lungo la ferrovia ligure presso Vado.

><

Sappiamo che dal Servizio della manutenzione per le ferrovie Calabro-Sicule è stato preparato e presentato alla superiore approvazione il progetto per la continuazione delle opere di ampliamento e sistemazione generale della Stazione di Messina, per quello che riguarda i lavori che possono essere eseguiti nel corrente anno, il cui importo sarebbe preventivato in L. 130,000.

><

La Direzione tecnica governativa per la Ferrovia Parma-Spezia ha presentato al Ministero dei lavori pubblici per l'approvazione i seguenti progetti di appalto:

a) Per la fornitura degli scambii semplici e crociamenti di tangente 0.10, occorrenti per l'armamento delle Stazioni del tronco da Parma a Fornovo.

Gli scambii da provvedersi sono 12, e l'importo della relativa provvista è preventivato in L. 24,000.

b) Per la fornitura del materiale fisso occorrente per l'armamento delle Stazioni del tronco predetto di ferrovia, la quale consiste in: 1 piattaforma del diametro di m. 5.50; 2 piattaforme di m. 4.50; un serbatoio per rifornitore della capacità di 50 m. c.; 1 pompa aspirante-premente; 4 segnali a disco; 2 gru di sollevamento; 3 gru idrauliche; due bilancie a ponte; e 12,000 kg. di ghisa in tubi per condotta d'acqua.

L'importo presunto della intera fornitura ammonta a L. 64,000.

><

Ci scrivono da Sondrio che quell'Ufficio del Genio ha compiuto e sottoposto alla superiore approvazione il progetto di appalto del tronco di ferrovia da Bellano a Colico, della linea di 4ª categoria Lecco-Colico. La lunghezza totale di questo tronco è di m. 12,180, ed il costo totale presunto per la esecuzione dei relativi lavori ammonta a L 2,650,000, delle quali per lavori da appaltare L. 1,880,000. Le opere e provviste escluse dallo appalto rilevano a L. 530,000, ed a lire 240,000 la somma a disposizione dell'Amministrazione per lavori imprevisti ed espropriazioni.

Le opere d'arte progettate pel tronco sono in complesso 71, così ripartite: 20, con luce inferiore a m. 1; 24, con apertura da 1 a 2 m.; 15, da 2.50 a 5 m.; 9, da 8 a 10 m.; e 3 di luce superiore a 10 m.

La lunghezza totale delle gallerie da costruirsi rileva a m. 2,040, ed il loro numero è di 11. Di queste, 9 hanno una lunghezza varia fra i 25 ed i 100 metri, una è lunga m. 510, e la più importante m 1,066.

Oltre le opere predette, sono pure da eseguire 9 case cantoniere, delle quali 6 semplici e 3 doppie; 4 garette in muratura; 19 passaggi a livello; una Stazione per Dervia ed una fermata nella località di Dorio.

La lunghezza del tronco è divisa in m. 5,360 di tratti in curva, ed in m. 6,820 di allineamenti retti. Le curve hanno il raggio variabile fra i 300 ed i 500 metri e la pendenza massima adottata nell'altimetria raggiunge il 10 per mille.

><

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 22 al 27 maggio corrente:

Fu approvato un progetto di appalto per la costruzione del tronco Latiano-Brindisi della ferrovia Taranto-Brindisi.

Furono pure approvati i progetti riflettenti:

La costruzione del tronco Bagnolo-Carpi, in diramazione della ferrovia Ventoso-Reggio-Guastalla;

La costruzione del tronco Vaglia-Firenze, della ferrovia Faenza-Firenze;

Un raddoppiamento di binario nel chilometro 162 della ferrovia Aquila-Rieti, con deviazione di un tratto della strada nazionale dell'Umbria, in quel punto.

La costruzione di un binario dalla Stazione ferroviaria al porto di Civitavecchia;

La costruzione di una nuova Stazione sulla sponda destra del fiume Pescara, lungo la ferrovia Ancona-Foggia;

La costruzione di una travata metallica pel ponte sulla Fiumarella, nel tronco di ferrovia da Catanzaro alla marina;

La costruzione di travate metalliche sui cavi Bondeno e Parmigiana, nel tronco Reggio-Guastalla della ferrovia Ventoso-Reggio-Guastalla;

La sistemazione del tronco dal ponte Equilive al Comune di La Salle, della strada nazionale da Aosta pel piccolo San Bernardo al confine francese, in provincia di Torino;

La costruzione di una travata metallica per l'attraversamento della frana Santa Justa, nel tronco da Petrella al Biferno, della strada provinciale di 1ª serie da Petrella per Palata alla ferrovia, in provincia di Campobasso;

Ed il collocamento di una sirena a vapore, per segnali da nebbia, nel faro di Malamocco presso Venezia.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, prese le seguenti deliberazioni in ordine ad affari concernenti le strade ferrate.

Il Consiglio ha ritenuto:

Che possa approvarsi il progetto presentato dall'Amministrazione delle ferrovie Milano-Saronno-Erba per l'impianto di un binario per le merci nella fermata di Arosio, anche agli effetti delle disposizioni in vigore sulle espropriazioni per pubblica utilità;

Che possa essere approvato il progetto di appalto dei lavori di deviazione della strada Tiburtina nella località denominata il Portonaccio, in vicinanza della Stazione di Roma, e di due cavalcavia, l'uno sulla ferrovia Roma-Orte, e l'altro sul binario di circumvallazione della linea Roma-Firenze, anche per gli effetti della dichiarazione di pubblica utilità;

Che possa essere approvato il progetto per la sistemazione della linea Taranto-Reggio nel tratto fra i chilom. 54,600 e 55,800, esso pure per gli effetti della pubblica utilità;

Che possano essere indetti gl'incanti per i tre seguenti appalti di materiale d'armamento occorrente per la linea di 3ª categoria da Gallarate a Laveno;

a) Tonnellate 184 di stecche, e tonn. 96.750 di piastre per l'importo presunto di L. 108,000;

b) Tonnellate 35.55 di chiavarde, e tonn. 94.50 di ramponi, il cui importo è preventivato in L. 66,000;

c) 56,000 traverse ed altri legnami, per l'importo presunto di L. 500,000.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie Sarde. — La *Gazz. Uff.* del 23 corr. ha pubblicato il seguente R. Decreto, in data 4 mese stesso, controfirmato dai ministri Berti, Magliani, Baccarini e Zanardelli:

« Visto il R. Decreto 6 agosto 1878, numero MDCCCCL, col quale venne autorizzata la Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde ad emettere, a tenore dell'articolo 15 della Convenzione approvata con legge 20 giugno 1877, num. 3910 (serie 2ª), n. 160,000 Obbligazioni al portatore, del valore di lire 500, fruttifere il 3 per 100 annuale, che la Compagnia riteneva bastevoli a procurare il capitale occorrente per le spese di costruzione delle linee indicate nella succitata Convenzione;

« Vista la domanda presentata dalla Compagnia medesima per l'approvazione della creazione e stampa di altre 10,000 Obbligazioni, in aggiunta a dette 160,000, il cui ricavo risultò insufficiente a coprire intieramente le spese di costruzione di dette linee;

« Ritenuto che il bisogno di sopperire all'insufficienza del fondo destinato alla costruzione venne giustificato, e che coll'aggiunta di questa nuova emissione si rimane sempre entro i limiti stabiliti dall'art. 15 della Convenzione suaccennata;

« Sulla proposta del Ministro delle finanze, *interim* del tesoro, e del Ministro di agricoltura, industria e commercio, d'accordo col Ministro dei lavori pubblici,

« Abbiamo decretato e decretiamo:

« *Art.* 1. È autorizzata la Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde a fare una nuova emissione di 10,000 Obbligazioni, a tenore dell'articolo 15 della Convenzione approvata con la legge 20 giugno 1877, n 3910 (serie 2ª). Esse saranno al portatore e del valore di lire 500, portanti l'interesse annuale del 3 per cento, e saranno rimborsabili alla pari per estrazione a sorte nel termine di 94 anni, a decorrere dal 1882.

« Il pagamento delle relative cedole semestrali, scadenti al 1° aprile e 1° ottobre di ogni anno, e del capitale delle Obbligazioni estratte, sarà fatto nel Regno, a cura del Tesoro dello Stato, e per conto ed a spese della Compagnia.

« *Art.* 2. I nostri Ministri delle finanze ed *interim* del tesoro, e di agricoltura, industria e commercio, vidimeranno, d'ordine nostro, il tipo delle Obbligazioni, di cui all'articolo precedente, ed il piano di ammortamento, che dovrà essere riportato a tergo delle Obbligazioni medesime.

« Con decreto degli stessi Ministri saranno designati i funzionarii che dovranno sottoscrivere le Obbligazioni anzidette, a termine dell'art. 21 della Convenzione approvata colla legge 20 giugno 1877, n. 3910.

« Le Obbligazioni suddette saranno depositate nelle Casse dello Stato, e saranno alienate per lo scopo superiormente indicato. »

— La Compagnia Reale delle ferrovie Sarde presentò al Ministero i progetti delle ferrovie complementari Cagliari-Sorgono, della lunghezza di km. 133.167, e della linea Monti-Tempio, della lunghezza di km. 28.520.

Ferrovia Gallarate-Laveno. — Alle ore 10 ant. del 9 giugno p. v. presso le Prefetture di Milano e di Como, si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto dei ferramenti per la ferrovia Gallarate-Laveno, descritti in apposito quadro, per la complessiva somma di L. 70 mila.

Il tempo utile per la consegna è di mesi cinque dall'ordinazione, alla Stazione di Gallarate.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 3,500, e quella definitiva in L. 7,000, ambidue in numerario o rendita D. P.

Ferrovia Parma-Spezia. — In seguito alla diminuzione di lire 5.25 per cento fatta in tempo utile sul presunto prezzo di L. 369,819.89, ammontare del deliberamento susseguito all'asta tenutasi il dì 24 aprile ultimo scorso, per lo appalto delle opere e provviste occorrenti per l'armamento della via e delle Stazioni nel tronco Parma-Fornovo della ferrovia Parma-Spezia, ed ampliamento dell'argine stradale all'innesto coll'attuale Stazione di Parma, si procederà alle ore 10 antimeridiane del 10 giugno p. v., presso il Ministero dei lavori pubblici e presso la Prefettura di Parma, simultaneamente, al definitivo deliberamento a chi risulterà il migliore oblatore in diminuzione della presunta somma di L. 350,404.35, a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto.

I lavori dovranno intraprendersi tosto dopo la regolare consegna, per dare ogni cosa compiuta entro mesi cinque.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 15,000, ed in L. 40,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia Novara-Pino — Leggesi nel *Corriere del Verbano:*

Di questi giorni venne operato il perforamento in avanzata delle due gallerie di Lavello e Porto Valtravaglia.

L'incontro dei due attacchi si effettuò perfettamente: ciò che torna di lode alla Direzione della ferrovia Novara-Pino e dell'Impresa Miniggio.

Ferrovia Roma-Napoli. — Il *Pungolo* di Napoli ha da Roma il seguente telegramma:

Vi confermo che le Meridionali, per la ferrovia direttissima Napoli-Roma, non chieggono nè sussidii, nè garanzie chilometriche.

Esse dichiarano, invece, di esser pronte ad assumere l'esercizio della vecchia linea delle Romane, Roma-Ceprano-Napoli, *ma a conto dello Stato*, come già fanno per le Calabro-Sicule.

Non basta. Nello schema di Convenzione poi, le Meridionali domandano che si annulli lo stipulato nell'accordo dell'aprile dell'anno scorso, e si rinvii, unitamente alla nuova linea da costruirsi, la facoltà del riscatto di tutta la rete delle Meridionali al 1897.

Si chiedono, cioè, altri otto anni di concessione generale.

Il Governo si è riservato di studiare e di rispondere.

Ferrovia Bologna-Firenze-Roma. — La Commissione già da alcuni giorni nominata dalle varie Associazioni politiche e commerciali fiorentine per studiare la questione di una ferrovia direttissima da Bologna a Roma toccando Firenze, si sono più volte adunate, ed hanno collettivamente, per mezzo dei loro rappresentanti tecnici, studiato ed esaminato il progetto dell'egregio comm. ing. Antonio Zannoni di Bologna, osservato fino a qual punto il progetto stesso sia accettabile nell'interesse economico e commerciale (anche futuro) della città, quali varianti di sbocchi o di tracciato potrebbero indubbiamente assicurare Firenze di trovarsi sempre come punto obbligato sul più breve percorso da Bologna a Roma.

Concretate le loro idee, i rappresentanti fiorentini sonosi riuniti, a scambio amichevole di concetti, coll'egregio autore del progetto e col segretario del Comitato bolognese; e la *Nazione* crede di non errare affermando che anche in Firenze sarà quanto prima costituito un Comitato per la direttissima Bologna-Firenze-Roma, il quale, mettendosi in diretta corrispondenza col Comitato bolognese, studierà e concreterà il modo più sollecito e sicuro di addivenire all'attuazione del concetto della più breve linea ferrata vertebrale italiana, pel bene inseparabile della nazione e delle due città consorelle.

Ferrovie complementari. — Il Ministro della guerra, in seguito al rapporto della Commissione per la difesa nazionale, ha posto la progettata linea ferroviaria da Arezzo a Stia, colla continuazione fino a Dicomano, fra quelle linee che hanno un grande interesse militare, e delle quali desidera sia affrettata la costruzione.

Tramways di Firenze. — La Deputazione provinciale di Firenze ha approvato il Capitolato per un *tramway* a vapore dalla barriera delle Cure per San Domenico e da San Domenico a Fiesole. Le moltissime difficoltà, che presentava il transito, saranno eliminate con lavori dispendiosi e benissimo ideati, a detta di tutti gli ingegneri che dovevano occuparsi di tale costruzione.

Tramways di Milano — Quanto prima avranno principio i lavori ger la nuova linea di *tramway* da Milano a Como per Greco-Monza e Cantù.

La Direzione di questa linea ha fatto istanza alla Giunta municipale di poter stabilire la propria Stazione nel viale Principe Umberto, presso la via Galileo Galilei, attraversando il Naviglio per raggiungere la strada della Cascina dei Pomi.

Ferrovia Sondrio-Tirano — Leggiamo nella *Valtellina* di ieri:

Sappiamo che per il principio del prossimo giugno sarà terminato il progetto definitivo o d'appalto di questo tronco, i cui studii furono diretti dall'ing. Vanossi, con speciale incarico avuto dalla rappresentanza dal Consorzio costituito; compiacendomi di far osservare come il Ministero, desistendo dalle sue prime risoluzioni, abbia esonerato il Consorzio dalla presentazione del progetto di massima, per regola generale sempre necessario per ottenere l'iscrizione del tronco nelle ferrovie della quarta categoria, ed abbia già dichiarato di avere iscritta la ferrovia Sondrio-Tirano nei 1530 chilom. contemplati dalla legge del 1879.

È a sperarsi poi che ragioni strategico-militari o speciali provvedimenti finanziarii ne abbiano ad affrettare anche la costruzione, cotanto desiderata dalle popolazioni dall'alta Valtellina.

Ferrovia Santhià-Biella. — L'Assemblea generale degli azionisti della *Società Anonima per la ferrovia di Biella*, tenutasi il 25 corrente in Torino, ha accolto in massima un progetto presentatole dalla *Società generale per le ferrovie complementari* per l'assunzione dell'esercizio della linea Santhià-Biella, e ha dato facoltà al proprio Consiglio di notificare all'Amministrazione dell'Alta Italia la disdetta della Convenzione di esercizio finora in vigore.

Ferrovie dell'Alta Italia. — La Direzione dell'esercizio annuncia che (giusta partecipazione avuta dalle Strade Ferrate francesi) la tariffa speciale N. 201-G. V., inserta da pagina 169 a pagina 241 della Tariffa italo-francese, edizione del 1° settembre 1881, cesserà di aver vigore a cominciare dal 1° giugno prossimo, e sarà in seguito sostituita da altra tariffa, che a suo tempo verrà pubblicata

Le spedizioni a G. V. di merci e derrate in transito sulle linee francesi dovranno pertanto, a cominciare dal giorno stesso, e fino a nuovo avviso, essere accettate soltanto in porto assegnato, ed appoggiate a Modane transito per oltre, attenendosi alle norme contenute nella Istruzione pei trasporti a grande velocità in servizio cumulativo italo-francese, ed applicando le tasse in base alle tariffe generali, come si è praticato finora.

Affinchè poi le spedizioni stesse possano fruire pel percorso estero delle tariffe ridotte, che eventualmente fossero applicabili, le Stazioni avranno cura che dai mittenti sia fatta sui titoli di trasporto l'annotazione seguente: *Si domanda l'applicazione della tariffa più ridotta.*

Servizio diretto italo-svizzero per viaggiatori e bagagli *(Via Chiasso-Gottardo)*. — Col giorno di giovedì 1° giugno, aprendosi al pubblico servizio l'intiera linea del Gottardo, verranno soppressi gli attuali servizii diretti per viaggiatori e bagagli colla Ferrovia del Gottardo e colle Poste svizzere, via Chiasso e via Locarno, restando però mantenuto in vigore solo quello colle dette Poste, via Como Colico; e ne sarà invece attuato uno nuovo e più completo con tutte le Ferrovie svizzere, via Chiasso-Gottardo.

Le Stazioni italiane e svizzere ammesse al nuovo servizio sono le seguenti:

Ferrovie Italiane: Como, Firenze, Genova P. P., Milano Centrale, Monza, Torino P. N., Venezia, Verona P. V., Napoli (via Pisa), Napoli (via Firenze), Roma (via Pisa), Roma (via Firenze), Ancona, Bari, Messina e Napoli (via Foggia);

Ferrovie Svizzere: Arau, Baden, Basilea, Bellinzona, Berna, Biasca, Biel, Brunnen, Cedenazzo, Capolago, Chaux de Fonds, Coira, Coatanza, Göschenen, Locle, Lucerna, Lugano, Locarno, Mendrisio, Ragatz, Rigi-Kulm, Romanshorn, Rorschach, Sciaffusa, Alt-Soloturn, S. Gallo, Wintertur, Wohlen, Zug e Zurigo.

I biglietti che ciascuna delle nominate Stazioni delle Ferrovie italiane sarà autorizzata a distribuire per quelle Svizzere, i relativi prezzi, nonchè le quote da pagarsi in oro per la percorrenza estera, risultano da appositi quadri affissi agli sportelli di distribuzione.

I biglietti sono valevoli per giorni 10, decorrendi da quello della loro distribuzione, e danno facoltà ai portatori

di fermarsi in Stazioni intermedie a loro scelta; però le fermate sulle Ferrovie italiane non potranno eccedere il numero previsto dal biglietto.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Nella seduta del 26 corr., l'Assemblea generale degli azionisti del Gottardo in Lucerna; alla quale era rappresentato un capitale di 20,100,000 franchi con 655 voti, approvò il rapporto di gestione ed i conti del 1881, presentati dalla Direzione e dal Consiglio di amministrazione (V. *sopra il detto Rapporto*).

I signori Stähelin-Brunner, Schuster-Burkhardt, di Basilea, ed il colonnello Pfyffer di Lucerna furono nominati membri del Consiglio d'amministrazione, in rimpiazzo dei signori Stehlin e Sulzer-Stähelin, amendue decessi, e del cons. di Stato Schnyder, dimissionario. Il signor colonnello Rieter di Winterthur fu eletto presidente del Consiglio d'amministrazione, di cui era già vice-presidente. Finalmente la Commissione della verifica dei conti venne composta dei signori Schmid-Ronca banchiere, ed Hauser-Späth di Lucerna; ai quali furono aggiunti come supplenti i signori Vögler. consigliere di Stato a Frauenfeld; Käppeli, consigliere di Stato ad Aarau, e Corragioni, direttore della Banca a Lucerna.

Ferrovia del Sempione. – Leggiamo nella *Perseveranza* del 27:

In questi giorni, in cui tanto si parla del Gottardo, non fu dimenticato il traforo del Sempione. Ieri l'altro ebbe luogo una seduta del Comitato promotore, della quale crediamo utile dare qualche ragguaglio.

Alla seduta intervenne il signor Mayer, ingegnere-capo della Società delle ferrovie della Svizzera occidentale e del Sempione, desideroso di mostrare al Comitato il progetto che sta ultimando per mettersi in perfetta consonanza colle viste esternate dalla Commissione parlamentare francese nella sua visita dello scorso anno. Quella Commissione, riconoscendo nel Sempione una linea di interesse primario, anzi diremo mondiale, ha suggerito come conveniente la riduzione delle pendenze nelle linee d'accesso al solo 12.50 per mille, per avere così un valico delle Alpi mediante una ferrovia, si può dire, di pianura. Un risultato simile, che ha quasi del meraviglioso, al Sempione si può ottenere con facilità grandissima; giacchè, nella parte nord, si è già all'imbocco del gran tunnel con una linea al 10 per mille al massimo di pendenza, e dalla parte sud il nuovo progetto prova che, con una trentina di chilometri di ferrovia al 12.50 per mille, si scenderà dallo sbocco al fondo dell'ampia valle della Toce. La spiegazione di risultati così prodigiosi per una linea alpina sta nella poca altezza del traforo, progettato a soli 700 metri di elevazione sul mare.

In alcuni nascerà il dubbio che un traforo così basso possa presentare inconvenienti gravi per la temperatura centrale, superiori a quelli già tanto lamentati al Gottardo; ma l'esperienza ivi fatta ha portato il suo frutto, e nel progetto testè compilato dal signor Mayer si è appunto avuto di mira di collocare il tunnel sotto a punti più depressi del monte, in modo che il calore centrale non raggiungerà i gradi a cui salì nel gran tunnel ora felicemente ultimato.

Taciamo dei provvedimenti adottati per la linea allo scoperto, affine di non dilungarci troppo; limitandoci a dire che ai membri del Comitato essi fecero la migliore impressione, come ispirati dai dettami più esatti e recenti della scienza dell'ingegnere e del geologo, ora tanto opportunamente associantisi fra loro, applicati nel caso nostro col più fino ed acuto accorgimento. Si aggiunga l'esattezza e finitezza veramente rare della delineazione dei tipi, e si comprenderà che il lavoro del signor Mayer è quanto di meglio poteva farsi pel progetto del desiderato valico.

Esso è esteso, dettagliato, e presenta molteplici soluzioni già compiute; di altre infinite offre gli elementi; per cui speriamo che possa aiutare potentemente l'attuazione della progettata opera, facendo cessare quella incertezza nella Francia, che è la causa prima per cui si sciuparono tanti anni in discussioni. L'apertura del Gottardo oggi però aggiungerà lo stimolo dell'interesse, e speriamo faccia rompere gli indugi.

Ferrovie francesi — Venne ora compiuto in Savoia il rivestimento del tunnel dell'Epine, la cui lunghezza totale è di chilom. 3.062. Lo stato di avanzamento dei lavori sull'intera sezione permette di fissare l'epoca dell'apertura alla primavera del 1883.

La distanza attuale da Lione e Chambery per Ambérieu-Culoz è di 138 chilometri; ora invece è ridotta a 105 col nuovo tracciato.

Fra un anno, il transito fra Lione e l'Italia avrà luogo per la via Saint André-le-Gaz.

Ferrovia funicolare a Nizza -- Leggiamo nel *Pensiero di Nizza:*

Una Società nizzarda si è costituita allo scopo di costruire una ferrovia funicolare, che principierebbe a Sant' Andrea per giungere alla cima del Montealvo, cioè a circa 600 metri sopra il livello del mare; una locanda e varii stabilimenti saranno costrutti a quel punto per la comodità dei viaggiatori. La Società avrebbe già acquistato per 500,000 lire di terreni; la costruzione della ferrovia funicolare non può costare più di 400,000 lire.

Ferrovie austriache — Leggesi nell'*Indipendente*, in data del 28:

Ieri arrivarono da Vienna alla Stazione di Trieste i nuovi vagoni del treno direttissimo, che andrà in vigore col 1° giugno fra Vienna, Trieste e Venezia, treni che percorreranno in 18 ore il tratto Venezia-Vienna.

Questi carrozzoni di nuovo modello, alti, coi finestrini arcuati, offrono ogni possibile comodità: letti, corridoi, latrine, ecc.

Un particolare interessante. In ogni scompartimento c'è un bottone elettrico, che mette direttamente al conduttore del treno. Premendo il bottone, il treno viene subito fermato. È un'ottima misura contro eventuali aggressioni.

Chi però si prendesse il divertimento di cattivo genere di far fermare il treno a capriccio, gli verrebbe fatto pagare una multa di fr. 10.

Il primo treno celerissimo partirà per Vienna, come fu annunziato, il 1° giugno alle ore 8 pom.

Disastro in Austria. — Si ha da Cracovia che, presso la Stazione di Zablocin avvenne uno scontro fra due treni. Le locomotive e parecchi vagoni furono distrutti. Due macchinisti rimasero morti. Trenta persone furono ferite.

Disastro in Germania — Un telegramma di ieri da Heidelberg annuncia che, in seguito alla collisione di due treni, si ebbero otto morti, 20 feriti gravemente e moltissimi leggermente. Parecchi vagoni rimasero frantumati.

Ferrovie in Serbia. — Il giornale ufficiale di Belgrado ha pubblicato il contratto stipulato tra il Ministero delle finanze ed il signor Amilhau, rappresentante del *Comptoir d'escompte*, relativo alla costruzione ed all'esercizio delle ferrovie della Serbia.

Il Governo trasmette alla nuova Società tutti i diritti e gli oneri contenuti nella Convenzione conchiusa colla *Union Générale*. La Società rinuncia alla somma di franchi 1,200,000, dovuta dal Governo pel fatto della sostituzione di un tracciato con tunnel ad un altro con pendenze più considerevoli. Il Governo deduce 12 milioni per la linea Belgrado-Vranja, pel caso che il debito della *Union Générale* non venisse pagato. Questa ritenuta è mensile. La Società s'impegna a facilitare il pagamento del debito dell'*Union*, che ammonta a fr. 24,789,256. L'annualità da servire per la Serbia è ridotta, pel fatto della nuova transazione, da 6,000,000 a 5,400,000 fr. La Società emetterà, entro un termine di tre mesi, 50,000 Obbligazioni almeno, al corso di 357, mediante versamento in numerario o rendita francese. Il resto delle Obbligazioni sarà emesso più tardi in

4 serie, ai corsi di 362, 365, 368 e 372. La Società riprende i lavori e le forniture riconosciute dal Sindacato dell'*Union*.

La cauzione del *Comptoir* è di 2,500,000 fr., e quella della Società è di 400,000 fr. Il contratto divenne valido dopo l'omologazione, da parte del Tribunale della Senna, dell'accomodamento concluso tra il Ministro delle finanze ed il Sindacato della Società; la quale omologazione ebbe luogo il 22 aprile p. p.

Vagoni-ristoranti in America. — Sulla linea ferroviaria da Nuova York a Chicago si è inaugurato il servizio dei nuovi *vagoni-ristoranti*, di cui già fecero parola i giornali americani. Furono, in tale occasione, diramati inviti alle notabilità ed ai rappresentanti della stampa per una escursione a Lond Branch, con ritorno, in un treno al quale si unì uno di questi vagoni-ristoranti di nuovo tipo. Ai lati di esso si leggono in lettere d'oro le parole: *Pennsylvania Dining Car*.

Le pareti interne sono ricoperte di lastre di palissandro scolpite; le porte sono ornate di eleganti arabeschi d'argento; le porte e le finestre sono a cristalli di una purezza mirabile; — un soffice tappeto è steso lungo il vagone; — i cortinaggi sono in *peluche* color uliva; — i tavoli e le sedie sono pure a fregi in palissandro. L'argenteria, la cristalleria, i piatti, ecc., sono degni di un *Restaurant* di primo ordine. Il *menu* è variato; — lo dice il *Courrier des Etats-Unis*, il quale aggiunge che il servizio è fatto da camerieri vestiti in color grigio uniforme.

Ad ogni vagone-ristorante sono uniti un *vagone-fumoir*, e sale di lettura, ove i viaggiatori trovano, quando sono levate le mense, sigari, giornali, riviste, romanzi nuovi, ecc. Le ore del pasto sono le seguenti: dalle 7 alle 10 ore del mattino si ha il *déjeûner*; da mezzodì alle 2 si ha il *lunch*; dalle 5 alle 7 pom. ha luogo il pranzo.

Coloro che viaggiano nei treni con *vagone-ristorante*, devono pagare un soprappiù del prezzo di otto dollari, non compresi i posti. Il primo treno di questo genere è partito da Jersey City alle otto del mattino, ed arrivò a Chicago all'indomani, alla dieci ore e minuti quaranta del mattino.

Notizie Diverse

Piano regolatore dei lavori pubblici in Roma. — Leggesi nella *Libertà*:

I disegni relativi al piano regolatore, eseguiti con molta precisione dal nostro Ufficio tecnico, sono stati esposti nella sala delle bandiere al Campidoglio, a disposizione dei signori consiglieri comunali. È intenzione della Giunta di lasciare un'altra dozzina di giorni di tempo ai signori consiglieri per studiare la relazione della Commissione e prendere in esame i disegni del piano regolatore, prima di cominciare la discussione dello stesso.

Annunziamo intanto che anche per il pubblico saranno destinati alcuni giorni, nei quali sarà permesso di esaminare i disegni esposti.

È poi stata ordinata una seconda edizione della relazione della Commissione del piano regolatore. Questa edizione non sarà minore di mille esemplari.

Appena il Consiglio avrà discusso ed approvato il piano regolatore, per cura dell'Ufficio tecnico municipale si diverrà alla compilazione d'una nuova pianta ufficiale della città, secondo i progetti che saranno stati approvati dal Consiglio. Il Municipio intende di riservarsi il diritto di proprietà e di pubblicazione della nuova pianta, per evitare le contraffazioni, gli errori, ed impedire in tal modo la speculazione privata.

Bonificamento dell'Agro romano. — La Commissione parlamentare per l'esame del progetto di legge per il bonificamento dell'Agro Romano, composta degli onorevoli Berardi Tiberio, Borelli Bartolomeo, Di Carpegna, Indelli, Lugli, Marchiori, Ruspoli E. e Trompeo, doveva nella corrente settimana essere convocata dal suo presidente onor. Pianciani, intervenendo alla riunione l'on. Ministro dei lavori pubblici.

È probabile che nella stessa adunanza si venga alla nomina del relatore, e che la scelta cada sull'onor. Marchiori, il cui ultimo lavoro sul progetto di legge delle bonificazioni ha riscosso unanimi encomii.

Stabilimenti meccanici dei Granili e di Pietrarsa. — Nella seduta del 29 corrente la Camera dei deputati approvò, dopo breve discussione, il progetto di legge per l'acquisto dello Stabilimento meccanico dei Granili a Napoli e retrocessione allo Stato dell'opificio di Pietrarsa (progetto che abbiamo già pubblicato nel nostro n. 13 a. c.), secondo il testo così modificato dalla Commissione:

« *Art.* 1. Il Governo del Re è autorizzato a devenire colla Società nazionale di industrie meccaniche di Napoli all'acquisto dello Stabilimento dei Granili ed alla retrocessione allo Stato di quello di Pietrarsa, in base alla Convenzione in data 8 gennaio 1876 (allegato *A*) ed al prezzo risultante dalla valutazione di cui all'articolo 4 della Convenzione stessa, salvo la definitiva liquidazione del reciproco dare ed avere delle parti; tenuto anche conto della Convenzione (allegato *B*) fra il regio Governo e lo stralciario della Società suddetta, in data del 1 settembre 1878.

« Il Governo è inoltre autorizzato a restituire al Banco di Napoli la somma di lire 500 mila, nonchè i relativi interessi, avuta in anticipazione in virtù dell'articolo 5 della legge 8 luglio 1878, n. 4438 (serie 2ª).

» *Art.* 2. Alla spesa che dovrà incontrare lo Stato, tanto in dipendenza della valutazione e liquidazione predette, quanto per il pagamento della somma dovuta al Banco di Napoli, si provvederà colla iscrizione nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici, parte straordinaria, di apposito capitolo.

« *Art.* 3. Il Governo del Re è autorizzato ad esercitare provvisoriamente gli Stabilimenti fino a quando non sarà definitivamente provveduto alla sorte della Società delle ferrovie Meridionali, a mente dell'articolo 22, legge 23 luglio 1881 ».

Porti di Bari e Brindisi. — La Camera ha pure approvato, dopo breve discussione, il progetto di legge per l'allargamento della banchina nel porto di Bari, per la costruzione di una banchina nel porto di Brindisi, e la istituzione di fari nell'isola Vulcano e Capo S. Marco presso Sciacca.

Servizio postale e commerciale marittimo colla Sardegna. — Nella stessa seduta, la Camera dei deputati approvò, dopo brevi osservazioni, il progetto di legge e la Convenzione conchiusa il 2 febbraio a. c. fra il Governo ed i rappresentanti della Società Florio e Rubattino.

Concessioni di derivazioni d'acqua. — Con R. Decreto del 9 marzo scorso (*Gazz. Uff.* del 25 corr.) è fatta facoltà alle Ditte commerciali ed ai privati compresi nell'unito elenco di derivare le acque ed occupare le aree ivi descritte. Sono 4 concessioni d'acqua per *forza motrice* (prov. di Teramo e Sondrio. e sottoprefett. di Biella e Borgotaro); di 4 concessioni d'acqua per *irrigazione* (2 prov. di Mantova, 1 prov. Siracusa e Vicenza); e 4 concessioni di occupazione di *spiaggia lacuale* (3 prov. Como, 1 sottoprefett. Lecco).

Concessioni di miniere. — La *Gazz. Uff.* del 27 annuncia che, con R. Decreto del 9 marzo 1882, ai signori Marietta, Virginia, Caterina, Pietro, Antonio ed Emilio sorelle e fratelli Ronco del fu Giuseppe, ed al signor Giovanni Fontana, è stata fatta concessione della miniera di nichelio detta *Pennino Grande*, posta nel Comune di Campello Monti, provincia di Novara.

E con altro Regio Decreto dello stesso giorno, al signor Ulisse Riva venne concessa la miniera di calamina detta di San Pietro d'Orzio e Dossena, posta nei Comuni omonimi, provincia di Bergamo.

Congresso degli ingegneri e architetti in Roma. — Nel III Congresso degli ingegneri ed architetti italiani, tenuto in Napoli nel settembre 1879, venne stabilito che la IV adunanza avrebbe avuto luogo in Roma nel corrente anno 1882.

Come il I Congresso di Milano fu contemporaneo a quello degli artisti ed alle feste in onore di Leonardo da Vinci, il II di Firenze alle feste Michelangiolesche, ed il III di Napoli fu prorogato di un anno per farlo coincidere colle feste in onore di Vanviteli, così la Commissione esecutiva di questo IV Congresso, d'accordo col Comitato promotore di Milano, stabilì che l'epoca del prossimo Congresso dovesse coincidere coll'inaugurazione del Palazzo delle Belle Arti e colla prima Esposizione internazionale artistica che deve tenersi in Roma.

Ora, essendo stato definitivamente stabilito che la detta inaugurazione ed esposizione abbia luogo nel prossimo dicembre, la Commissione esecutiva (che è composta degli ingegneri Alessandro Betocchi pres., Luigi Rosso vice-pres. e Luigi Sereni segr.) ha indirizzato una circolare a tutti gli ingegneri ed architetti italiani, ai Collegi e alle Società d'ingegneri ed architetti, alle Accademie ed agli Istituti scientifici, invitandoli a trasmettere, non più oltre del 15 del prossimo giugno, nella sua residenza (via del Collegio Romano, 27), i quesiti che intendessero proporre alla discussione del Congresso stesso. Dopo di che, la Commissione procederà alla scelta, e pubblicherà gli argomenti che dovranno essere trattati.

Biglietti ferroviarii-buste. — Da domani (1 giugno) avrà principio, nelle primarie Stazioni delle Ferrovie dell'Alta Italia, la distribuzione dei nuovi biglietti denominati *busta-avviso*, i quali fanno seguito ai biglietti *circolari*, che già fecero e fanno così ottima prova.

È un ingegnoso mezzo di *réclame*, ideato dal signor Massimiliano Vezzosi concessionario (via Carlo Alberto, 19), e che può riescire assai utile e comodo ai viaggiatori, contenendo un foglietto ripiegato con molti annunzi industriali e commerciali.

È da sperare che i biglietti *busta-avviso* saranno con sollecitudine estesi anche alle altre Ferrovie italiane, in cui sono già in vigore i circolari, di cui essi non sono che un corollario.

Carta del Gottardo. — In questi giorni, in cui tanto si discorre del Gottardo, non è inutile accennare un'accuratissima carta delle ferrovie di raccordamento col nuovo tunnel, carta litografica escita dallo Stabilimento torinese dei fratelli Pozzo, e che trovasi inserta nel numero ultimo del loro *Giornale dei Viaggiatori*, recente pubblicazione settimanale, che abbiamo già annunciato e che incontra sempre più il pubblico favore.

Ufficii telegrafici. — Il 21 corrente in Montemagno, provincia di Alessandria, e Campli, provincia di Teramo, è stato aperto un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato. Nello stesso giorno è stato attivato il servizio telegrafico pel Governo e pei privati nelle Stazioni ferroviarie di Palermo Lolli, Tommaso Natale, Capaci, Carini, Cinisi-Terrasini, Zucco, Partinico, Balestrate, in provincia di Palermo; e Castellammare del Golfo, Alcamo-Calatafimi, Gibellina, Santa Ninfa-Salemi, Castelvetrano, Campobello di Mazara, Mazara del Vallo, Marsala e Trapani, provincia di Trapani.

Il 23, in Pieve Santo Stefano (provincia di Arezzo), venne attivato un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Telegrafia internazionale. — L'Ufficio internazionale delle Amministrazioni telegrafiche, residente a Berna, annunzia che, a partire dal 22 corrente, la tassa dei cavi transatlantici appartenenti alle Compagnie *Anglo-American* (compresa la via Emden) e *Direct Cable* aumenta di lire 1.25 per parola per tutte le destinazioni, eccettuato Saint-Pierre Miquelon e Newfoundland (Terre Neuve) per le quali l'aumento è di centesimi 65 soltanto.

Nuovo apparecchio semaforico. — Sappiamo, scrive la *Gazzetta di Messina* del 22, che l'ufficiale telegrafico signor Giuseppe Cacopardo ha messo in esperimento a lunghe distanze, con felice successo, un suo apparecchio semaforico per la corrispondenza notturna Detto apparecchio risolve completamente tutte le difficoltà dei numerosi precedenti sistemi ad un solo od a più lumi, fondati sul tempo o sui colori, e può essere maneggiato, senza preventivo esercizio, da chiunque sappia leggere e scrivere. La Marina mercantile, la militare, i posti semaforici, nonchè l'esercito, potranno trarne prezioso profitto, tanto per la facile manutenzione, che per la semplicità dei pochi pezzi che ne costituiscono il congegno. Il Cacopardo, oltre al farne regolare proposta al Ministero, si propone presentarlo nella prossima Esposizione, per farne variati esperimenti in terra ed in mare.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nei valori ferroviarii, le transazioni nella scorsa settimana si verificarono assai stentate e di nessuna importanza. Conservarono però i corsi avuti nella precedente ottava, e forse lo debbono all'oblio in cui sono tenuti. Le Azioni della Società delle Ferrovie Meridionali si aggira ono sul 471 al 472; le Obbligazioni sul 276.50 al 276.15; i Boni sul 547 circa. Possono ritenersi nominali le Sarde, serie A. a 272; la serie B a 275.50; le Nuove a 271; le Sarde di preferenza a 224; le Palermo-Trapani a 178; quelle di seconda emissione a 278.50; le Pontebbane a 443; le Meridionali autsriache a 294; le Azioni Ferrovie Romane a 153 e 153.50.

A Parigi, le Azioni Lombarde si tennero fredde a 312.50 e 310; le Obbligazioni a 289 a 288; le Obbligazioni Vittorio Emanuele a 278 e 277.50; le Azioni Ferrovie Romane e 149; le Obbligazioni a 275.

CONVOCAZIONI.

Società anonima italiana ausiliare di strade ferrate, tramways e lavori pubblici — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel 14 giugno p. v. in Milano, sede sociale (via Monte Napoleone, 36), per comunicazione del bilancio e rendiconto della gestione, per determinazione del modo di ammortamento delle spese di primo impianto, e per la nomina dei revisori per l'esercizio 1882-83.

Banca Fiorentina di depositi e conti correnti — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 14 giugno p. v. in Firenze (via de' Conti, 10), per la relazione del Consiglio, per esaurimento delle pratiche in caso di eventuale scioglimento della Società, e per resoconto e riparto delle spese sostenute.

Società della Ferrovia Sicula-Occidentale (Palermo-Marsala-Trapani) — Gli azionisti sono convocati in tornata ordinaria pel giorno 23 giugno p. v. in Roma, sede sociale (via dell'Umiltà, 49), per l'approvazione dei conti e del bilancio sociale, per comunicazioni del Consiglio, e per la nomina di amministratori e revisori dei conti pel 1882.

Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche — Gli azionisti sono convocati pel giorno 25 giugno p. v. in Padova, sede sociale (via Eremitani, n. 3306): in seduta ordinaria, per la relazione del Consiglio di amministrazione e dei censori, per approvaziane del bilancie e dividendo 1881, e per la nomina di consiglieri e censori; ed in seduta straordinaria, per modificazioni allo statuto sociale.

Società anonima per la ferrovia Sassuolo-Modena-Mirandola-Finale. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel 30 giugno p. v. in Modena, sede sociale (corso Vittorio Emanuele, 20).

PAGAMENTI e DIVIDENDI.

Società della Ferrovia Santhià-Biella — Dal 31 corr. si pagherà agli azionisti in Torino (via Mercanti, 9) il dividendo di L. 17.50 per azione.

Avvisi d'Asta

Il 6 giugno p. v., presso la Prefettura di Potenza, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della manutenzione biennale (dal 1° aprile 1882 al 31 marzo 1885) dei tronco della strada nazionale detta di Matera, compreso fra il

Toppo di Laviano e l'innesto cou la rettifica, della lunghezza di m. 35,390.50, in diminuzione dell'annuo canone di L. 11,907.70, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 700, cauzione definitiva eguale alla metà dell'annuo canone deliberato, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Il 7 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria del Laboratorio di precisione di Torino, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della fornitura di chilog. 17,000 di ottone in lamiera mezzana, per il complessivo importo di lire 30,523.55, così ridotto pel ribasso già offerto. Consegna entro 50 giorni. Deposito cauzionale L. 4,100 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio d'Iglesias (prov. di Cagliari), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di una conduttura d'acqua potabile per la città, per il presunto importo di L. 424,556.14. Lavori da eseguire entro 18 mesi dalla consegna. Deposito interinale L. 25,000, cauzione definitiva L. 45,000, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Il 9 detto mese p. v., presso il Municipio di Villaminozzo (prov. di Reggio Emilia), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 1° tronco della strada comunale obbligatoria Villaminozzo-Gatta, della lunghezza di m. 2,979.74, per il presunto importo di L. 46,025.91. Lavori da eseguire entro 2 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 1,000.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Rovigo, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto dei lavori di rialzo e definitiva sistemazione d'argine e banca a sinistra di Po nella località Froldo Stienta, in Comune di Stienta, per il complessivo importo di L. 49,643.76. Deposito interinale lire 2,500, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Cagliari, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori d'ampliamento e sistemazione del porto di Cagliari, per la presunta somma di L. 2,000,000. Lavori da eseguire entro 5 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 100,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Sino al mezzodì del 10 detto mese, presso la Prefettura di Campobasso, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della costruzione di un ponte in ferro e relativi rami d'accesso attraverso la frana Santa Insta, lungo il 1° tronco fra Petrella ed il ponte in ferro sul Biferno, della strada provinciale da Petrella per Palata alla ferrovia, sul prezzo di L. 41,436.65, così ridotto pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Sino al mezzodì del 14 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Macerata, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto dei lavori alla salita della Gabella sulla strada provinciale Urbsalviense, sul prezzo di L. 56,199.60, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 1,000, cauzione definitiva secondo il Capitolato.

— Il 15 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Terni, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di 40,000 aste da casse di fucili (mod. 1870), per il presunto complessivo importo di L. 132,000. Consegna entro 120 giorni. Deposito cauzionale L. 13,200 in numerario o rendita D. P.

— Il 19 detto mese, presso la Prefettura di Messina, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della traversa nell'abitato di San Fratello, sulla strada provinciale da Santa Agata per San Fratello Cesarò alla nazionale Termini-Taormina, per la presunta somma di L. 41,100. Lavori da eseguire entro 8 mesi dalla consegna. Deposito interinale L. 2,000, cauzione definitiva mediante fideiussore, a termini del Capitolato.

Appalti deliberati.

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto, per conto dell'Impresa Isola, la costruzione di N. 16 ponti del tronco Robbio-Vercelli.

G. PASTORI *Direttore-proprietario, responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

19ª Settimana. — *Dal 7 al 13 maggio* 1882.

	Chil. esercitati	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1882	1,539.—	547,141.36	355.52
Settimana corrisp. nel 1881.	1,446.—	560,725.50	387.78
Differenze nei prodotti della settimana 1882. . . .	+ 93.—	— 13,584.14	— 32,26
Introiti dal 1° gennaio 1882	1,514.05	8,295,169.35	5,478 79
Introiti corrisp. nel 1881	1,446.—	8,551,183.75	5,913 68
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1882 . . .	+ 68.05	— 256,014.40	— 434.89
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1882.	1,338.—	207,196.54	154.86
Settimana corrisp. nel 1881.	1,285.—	239,979.47	186 75
Differenze nei prodotti della settimana 1882	+ 53 —	— 32,782.93	— 31.89
Introiti dal 1° gennaio 1882.	1,338.—	4,198,186.35	3,137.66
Introiti corrisp. nel 1881 .	1,277.29	4,186,327.—	3,277.51
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1882	+ 60.71	+ 11,859.35	— 139.85

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di aprile 1882

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	30,284,48	11,713,14	9,069,96
Piccola Velocità	10,387,35	562,60	4,229,62
Totali . . .	40,671,83	12,275.74	13,299,58

Strade Ferrate Romane

11ª Settimana — *Dal 12 al 18 marzo* 1882.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. esercitati	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	624,498.80	19,371.29
Settimana corrisp. del 1881.	1,681	688,916.97	21,369.55
Differenza (in più . . .	—	—	—
Differenza (in meno . . .	—	64,418.17	1,998.26
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 18 marzo 1882.	1,681	6,253,120.40	17,633.20
Periodo corr. 1881	1,681	6,414,211.08	18,094.46
Aumento	—	—	—
Diminuzione	—	161,090.68	461.26

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti del mese di novembre 1881.

QUALITA' DEI TRASPORTI	LINEA VICENZA-SCHIO Importo	LINEA TREVISO-VICENZA e PADOVA-BASS. Importo	LINEA CONEGLIANO-VITTORIO Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori . . .	10,690.96	40,329.90	5,243.70	56,264.56
Bagagli e cani . .	129.45	863.24	123.43	1,116.12
Merci a grande vel.	1,132.89	5,578.65	488.41	7,199.95
Merci a piccola vel.	11,322.34	32,539.25	4,210.55	48,072.14
Introiti diversi . . .	533.90	951.59	364 55	1,850.04
Totale . . .	23,809.51	80,262 63	10,430.61	114,502.81

ANNUNZI

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO D'ASTA

Caffè ristoratore alla nuova Stazione di LECCO

L'affitto decorrerà dall'epoca in cui verrà aperta al pubblico servizio la nuova Stazione.

Per concorrere all'asta occorre il deposito in danaro o cartelle di rendita al corso di Borsa della giornata in L. 80.

L'asta si farà a schede segrete, contenenti offerte in aumento al canone annuo d'affitto di L. 700, e la cui apertura seguirà il 19 Giugno 1882 alle 2 pom., presso gli Uffici della 2ª Divisione Traffico in Milano.

La presentazione delle offerte dovrà farsi non più tardi del 17 Giugno 1882.

Per le condizioni di dettaglio gli aspiranti ponno consultare il relativo avviso al pubblico capitolato d'oneri, presso l'Ufficio Centrale del Traffico della 2ª Divisione in Milano, nonchè presso la Stazione di Lecco.

Milano, li 19 Maggio 1882.

SOCIETÀ ITALIANA PER IL GAZ

(*Prima Pubblicazione*).

Si avvisano i signori Azionisti della Società Italiana per il Gaz che l'Assemblea generale straordinaria indetta pel giorno 3 Giugno 1882, è convocata invece *pel giorno* 20 *Giugno* 1882 *ore una pomeridiana* negli Uffici della Società stessa in Torino, Piazza S. Carlo, N. 5, col seguente nuovo

ORDINE DEL GIORNO:

1. Comunicazione dei nuovi Statuti, e relativo Decreto R. di approvazione 30 Marzo 1882.
2. Nomina di sette Azionisti che devono comporre il Consiglio d'Amministrazione.
3. Nomina della Commissione di 3 revisori dei conti per l'esercizio 1882.
4. Proposta di concorso per l'Esposizione Italiana del 1884 in Torino.

Il deposito delle Azioni per ottenere il biglietto d'ingresso alla sala dell'Adunanza, dovrà essere effettuato non più tardi delle ore 4 pom. del giorno 19 Giugno p. v.

Torino, li 26 Maggio 1882.

Il ff. di Presidente del Consiglio d'Amministrazione.

FONDERIA E COSTRUZIONI IN FERRO

TORINO — VIALE STUPINIGI, 3

COURTIAL E C.IA

(Già Socio del fu cavaliere G. ROCHETTE)

Getti ghisa di qualunque genere, sino a 10 tonn. di peso eseguiti dietro modelli o disegni.

Costruzione di Materiale per Strade Ferrate, Tramvie e Imprese Costruttrici — Tettoie — Ponti — Grù da pesi — Cavalletti per alzare locomotive — Gru idrauliche — Serbatoj in lamiera — Cancelli in ferro — Parapetti — Segnali a distanza — Vagonetti in ferro ecc. ecc. — Macchine varie.

D'OCCASIONE: Macchine fisse, locomobili, caldaie, e materiali vari.

SOCIETÀ NAZIONALE DELLE OFFICINE DI SAVIGLIANO

COSTRUZIONE E RIPARAZIONE

DI MATERIALE MOBILE E FISSO PER FERROVIE E TRAMVIE

Ponti, Tettoie e Costruzioni Meccaniche

MEDAGLIA D'ORO ALL'ESPOSIZIONE DI MILANO

Indirizzare la corrispondenza alla Direzione in Savigliano od all'Ufficio in Torino, 67, *Corso Vittorio Emanuele II.*

CASA FONDATA NEL 1845

FONDERIA E FABBRICA DI MACCHINE

di ANDREA FAUSER e C. in GALLARATE

Indirizzo per telegrammi: FAUSER — GALLARATE

AVVISO

ai Signori Imprenditori di Strade e Ferrovie.

La Ditta **Fauser e C.** in **Gallarate** ha intrapreso quale sua specialità la fusione di **ruote in getto duro per vagonetti di sterramento.** Dette ruote (fuse in conchiglia) hanno una tempra speciale alla circonferenza che dà loro una durezza assai rimarchevole che impedisce il rapido consumo delle medesime.

COMMISSIONE LIQUIDATRICE

DELLA

SOCIETA' ANONIMA

DELLE

STRADE FERRATE ROMANE

IN LIQUIDAZIONE

Convocazione di Adunanza generale ordinaria.

Visti gli articoli 6 della Convenzione di riscatto del 17 Novembre 1873 e 3 del suo Atto addizionale del 21 Novembre 1877 approvati con la Legge 29 Gennaio 1880, N. 5249, Serie 2.ª

Visto l'Articolo 8 lettere *a b* delle Norme per effettuare la liquidazione deliberate dall'Assemblea generale della Società del 27 Ottobre 1881.

Visto l'Articolo 2 del prefato Atto addizionale 21 Novembre 1877, per il quale le Azioni garantite (già Livornesi) sono diventate debito dello Stato col giorno 1° Gennaio 1882, nel quale quale ebbe effetto la Convenzione di riscatto insieme all'Atto addizionale, giusta l'Articolo 2 della Legge di approvazione, non che l'Avviso del 28 Aprile 1882 pubblicato dalla R. Direzione generale del Debito Pubblico con il quale fu già disposto la effettuazione della conversione delle Azioni stesse in Rendita consolidata, operata direttamente dal R. Governo; per locchè i portatori delle Azioni già Livornesi non formano più parte della Società delle Strade Ferrate Romane in liquidazione.

La Commissione liquidatrice, nella seduta del 16 corrente, ha deliberato di convocare i signori Azionisti della Società in liquidazione (esclusi come sopra i possessori delle Azioni già Livornesi) in

Adunanza Generale Ordinaria

pel giorno 28 (ventiotto) Giugno p. v., a mezzogiorno, in una sala del Palazzo della R. Direzione Generale delle Ferrovie Romane (gentilmente concessa a tal uopo) in Firenze (Piazza Vecchia di Santa Maria Novella, N. 7), ed ha fissato per la detta Adunanza il seguente

PROGRAMMA:

1° Lettura della Relazione dei Sindaci per la revisione del Bilancio della Società chiuso al 31 Dicembre 1881.

2° Discussione ed approvazione del Bilancio medesimo.

3° Nomina di due liquidatori supplenti in surrogazione del sig. Dini Cap. Piero, rinunciatario, e del Cav. Adolfo Brunicardi che, giusta l'Articolo 1 delle Norme per la liquidazione, fu chiamato ad integrare il Collegio dei liquidatori effettivi stante la rinuncia del Comm. Avv. Niccolò Nobili.

Con altro Avviso sarà portato a conoscenza degli Azionisti il Regolamento per l'Assemblea suddetta.

Firenze, 17 Maggio 1882.

Il Presidente della Commissione Liquidatrice
E. DEODATI.

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE

STRADE FERRATE MERIDIONALI

XV Estrazione delle Obbligazioni

eseguitasi in seduta pubblica il 15 Maggio 1882. Le Obbligazioni estratte saranno rimborsate a cominciare dal 1° Ottobre 1882, mediante la consegna dei Titoli muniti di tutte le Cedole semestrali non scadute. Dal 1° Ottobre 1882 in poi cessano di essere fruttifere.

Numeri d'iscrizione comuni alle Serie A, B, C, D, E.

NB. I numeri estratti, pei titoli da 5 e da 10, sono quelli d'iscrizione delle Obbligazioni, e non quelli di cartella segnati anche nei tagliandi (coupons)

dal N.	al N.	dal N.	al N.	dal N.	al N.	dal N.	al N.	dal N.	al N.
1896	1900	39191	39195	98406	98410	152446	152450	203816	203820
4176	4180	39346	39350	105821	105825	152511	152515	203896	203900
4211	4215	39481	39485	107416	107420	153576	153580	205126	205130
5291	5295	40446	40450	113971	113975	153596	153600	206486	206490
6751	6755	48216	48220	114016	114020	153791	153795	208676	208680
6931	6935	50391	50395	114876	114880	155536	155540	211226	211230
7481	7485	54021	54025	117511	117515	155771	155775	225126	225130
7826	7830	57161	57165	117726	117730	156551	156555	229276	229280
9961	9965	59056	59060	117821	117825	156706	156710	229926	229930
12656	12660	60176	60180	126371	126375	160036	160040	232101	232105
14496	14500	64596	64600	127221	127225	164716	164720	234811	234815
19821	19825	64766	64770	127871	127875	165661	165665	236526	236530
20581	20585	67981	67985	129011	129015	169176	169180	236871	236875
21056	21060	69681	69685	129591	129595	170331	170335	238066	238070
22691	22695	70986	70990	130326	130330	174186	174190	239496	239500
22786	22790	74656	74660	131086	131090	175636	175640	239731	239735
27916	27920	75646	75650	132836	132840	179491	179495	241771	241775
28986	28990	75776	75780	133431	133435	180796	180800	241901	241905
29091	29095	79286	79290	134036	134040	187401	167405	246431	246435
29431	29435	82041	82045	134811	134815	187991	187995	248991	248995
29691	29695	86121	86125	137461	137465	188801	188805	Numeri estratti in più per la Serie B	
30166	30170	86816	86820	137656	137660	192641	192645		
30891	30895	86821	86825	140396	140400	195056	195060		
31316	31320	87501	87505	145456	145460	198956	198960		
36506	36510	92336	92340	147476	147480	199106	199110	dal N.	al N.
39006	39010	92461	92465	148151	148155	200676	200680	251611	251615
39176	39180	96946	96950	148976	148980	203521	203525	251736	251740

Numeri d'iscrizione della Serie F.

dal N.	al N.	dal N.	al N.	dal N.	al N.	dal N.	al N.	dal N.	al N.
3551	3560	6121	6130	8691	8700	8701	8710	19531	19540
24251	24260	24671	24680						

Presso l'Amministrazione centrale della Società e presso i Banchieri corrispondenti si trova l'elenco delle Obbligazioni estratte precedentemente e non ancora rimborsate.

Firenze, 15 *Maggio* 1882.

La Direzione Generale.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA
DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall'Ing. Comm. **ALFREDO COTTRAU**

SEDE E DIREZIONE:

NAPOLI, 24, Strada Medina — Opificii in CASTELLAMMARE DI STABIA e SAVONA

Principali lavori eseguiti, in corso di esecuzione, od assunti, dal Gennaio 1871 *al Giugno* 1881

Lavoro	Committente	Lunghezza metri
Ponte sul *Tanagro*	Municipio di Sicignano	30
Id. sul *Fella*	» di Meggio Udinese	86
Id. sul *Salso* (A) in Licata	» di Licata	106
N. 5 viadotti sullo stradone dello *Mura*	» di Firenze	212
Ponte sul *Monticane* a San Martino	» di Conegliano	23
Id. sull'*Arno* in Pisa (B)	» di Pisa	107
N. 3 ponti sul *Basento* e sul *Crati*	» di Cosenza	114
Ponte *Sisto* sul Tevere in Roma (allarg.)	» di Roma	100
N. 2 ponti sull'*Adige* (A) (B)	» di Verona	343
Ponte sul *Fellicoselo* presso Modena	» di Fanano	27
Id. Strada *Stazione Montaguto*	» di Panni	16
Id. sul *Mallero*	» di Sondrio	30
Id. sul *Titerno* (rist.)	» S. Lorenzello	27
Id. sul *Mangari*	» di Pizzo	14
N. 5 ponti sul *Lambro*, sull'*Adda*, ecc.	Provincia di Milano	298
N. 2 ponti sull'*Agragas* e *Pandolfina*	» di Girgenti	26
Ponte sul *Crostolo*	» di Reggio Emilia	36
N. 4 ponti sul *Gallico*, *Scaccioti* e *Catona* (rist.) e *Stilloro*	» di Reggio Calabria	210
N. 12 ponti sul *Senorbi*, *Segario*, *Arcidano*, *Scaffa*, *Tirso* e *Strada Playa*	» di Cagliari	313
Ponte sul *S. Giovanni* ad Intra	» di Novara	84
N. 3 ponti sul *Sabato* e *Salzola*	» di Avellino	63
Ponte sul *Liri* presso S. Giorgio	» di Caserta	53
Id. sul *Reinello*	» di Benevento	19
Id. *Canale Sifone*	» di Salerno	21
Id. sulla *Nera*	» di Umbria	17
Id. sull'*Astico* a Caltrano	» di Vicenza	24
Id. sull'*Albula*	» di Ascoli Piceno	20
N. 2 ponti sull'*Alcaringi* e *Bottone* e sul *Volturno*	» di Campobasso	71
Ponte *Fossa Marina* (Argenta)	» di Ferrara	27
Id. sul *Delmona*	» di Mantova	8
N. 3 ponti sull'*Ufente*, *Schiazza* e *Roccagorga*	» di Roma	51
N. 2 ponti sul *Brembo* (B) e sull'*Imagna*	» di Bergamo	121
N. 2 ponti sul *Corderole*	» di Belluno	60
N. 9 ponti sul *Corace*, *Alli*, *Simmari*, *Crocchio*, *Tacina*, *Neto*, *Mesamo* e *Merapotamo* e *Fiume Grande*	» di Catanzaro	904
N. 7 ponti per strade provinciali	» di Messina	272
Ponte sul *Velino*	» di Aquila	23
Id. sul *Musone*	» di Padova	14
Id. sul *Cassibile*	» di Siracusa	32
N. 2 ponti per le Regie Caccie	Ministero della Real Casa	45
N. 5 ponti sul *Piave*, *Volturno*, *Stillaro*, *Brenta* (B) e *Fiumarella*	Ministero dei Lavori Pubblici	294
N. 2 ponti mobili. Fortificazioni di Spezia	» della Guerra	11
N. 10 ponti sul *Fella*, sul *Dogna*, *Potoco*, *Laraz*, ecc. ecc., a *Muro* e *Piazzale Pontebba*	Ferr. Udine-Pontebba	591
N. 2 Soprapassaggi	» Milano-Rho-Vigevano	24
N. 7 Viadotti e Ponticelli	» Saronno-Varese	390
N. 9 ponti e ponticelli, per la	» Milano-Erba-Saronno	46
Ponte sull'*Adda*	» Monza-Calolzio	108
Id. sull'*Oglio*	» Cremona-Mantova	128
N. 29 ponti, per la	» Mantova-Modena	529
Soprapassaggio	» Torino-Rivoli	13
Ponte sul *Ticino* a *Sesto-Calende* (G)	» Novara-Pino	265
N. 11 ponti, con rafforzamenti, per la	» Pisa-Colle Salvetti	136
N. 9 ponti, per la	» Asciano-Grosseto	131
Ponte sul *Serchio* (G) e *Cavalcavia*	» Pisa-Spezia	85
Ponte sul *Tevere* (C) sotto Giove e 8 ponticelli	» Firenze-Roma	322
Ponte sul *Marmolajo*	» Roma-Livorno	46
» *Cavalcavia* sulla Ferr. di Carrara	» Livorno-Genova	7
N. 15 ponti e ponticelli (allarg.)	» Livorno-Firenze	510
Ponte sul *Rivo Galera*	» Fiumicino-Pontegalera	24
Ponti sui canali di *Pollena* e *S. Marco*	» Napoli-Castellammare	22
N. 4 ponti sul *Sacco* e *Pomerio*	» Roma-Napoli	95
N. 15 ponti sul *Pescara* (B), *Aterno* ecc.	» Pescara-Aquila	417
N. 2 Ponticelli per la	» Aquila-Rieti	7
N. 7 ponti diversi, per la	» Laura-Avellino	111
N. 25 ponti sul *Tanagro*, *Sele*, *Platano*	» Eboli-Picerno	1021
Viadotto sul *Pantano* e N. 4 ponticelli	» Picerno-Potenza	97
Ponte sul *Basento* (B) a Bernalda	» Torremare-Pisticci	83
Ponte sul *Vella* e 50 ponticelli diversi	Ferr. Pisticci-Grassano	314
N. 12 ponti sul *Basento* e ponticelli	» Grassano-Trivigno	255
N. 4 ponti (diramazione *Lago di Como*)	» Alta Italia	35
N. 10 travate nuove e varii ponticelli	Ferr. Taranto-Reggio	141
Ponte sul *Canalello* (G)	» Id.	28
N. 21 ponti e ponticelli	» Trivigno-Potenza	85
N. 10 ponti e ponticelli	» Taranto-Strongoli	204
Ponti sul *Neto* (A) e sul *Passovecchio* e N. 12 ponticelli	» Strongoli-Cotrone	264
N. 17 ponti, per la	» Strongoli-Catanzaro	592
N. 18 ponti, per la	» Catanzaro-Soverato	482
N. 29 ponti e ponticelli, per la	» Soverato-Assi	798
N. 47 ponti e ponticelli, per la	» Assi-Reggio	1322
N. 39 ponti e ponticelli, per la	» Buffaloria-Cosenza	601
N. 2 viadotti delle *Fontane* e *Agragas* (D)	» Porto Empedocle-Girgenti	195
Ponte sul *Platani* e N. 16 ponticelli	» Girgenti-Campofranco	252
N. 5 ponticelli, per la	» Campofr.-Passofonduto	21
N. 13 ponticelli, per la	» Campofranco-Lercara	313
N. 2 ponticelli per la	» Favarotta-Canicatti	12
N. 21 ponti e ponticelli per la	» Diramazione Vallelunga	162
Ponte sul *Morello*	» Lercara-Catania	17
N. 2 sul *Simeto* e *Gurnalunga*	» Catania-Messina	175
Ponte sul *S. Leonardo*	» Catania-Siracusa	55
N. 37 ponti e ponticelli per la	» Palermo-Trapani	459
N. 3 ponticelli per le Ferrovie Sarde	» Oristano-Giara	21
N. 2 sul *Cerrifita* e sul *Tacina*	Impresa Greco-Allegrini	77
Id. sul *Vigneria*	R. Miniere dell'Isola d'Elba	72
Id. sull'*Anitrella*	Società Cartiere Meridionali	25
Id. sul *Liri* presso Isola	Cartiera del Sig. Courrier	12
Ponte *Fesca* e Viadotto pei	*Tramways* di Bari	47
Id. sul *Carioni* e ponticello *Carriona*	Ferr. privata Cave di Carrara	49
Id. *Groppoli* sul *Carriona*	Ditta Walton e Nepoti	13
Id. sul *Tevere* a Ripetta in Roma (C)	Società del Ponte di Ripetta	161
Id. sul *Soleo*	Impresa Castelli	32
Viadotto *Rio Genil* (E) e N. 6 ponticelli	Ferr. Malaga-Siviglia (Spagna)	153
N. 219 ponticelli e travature	Per diversi	2282
N. 18 ponticelli (F)	Ferr. Campofr.-Sorradifalco	251
Ponte sul Ticino a Sesto Calende (C)	» Novara-Pino	267

TOTALE: 1213 Ponti della lungh. totale di Metri **22,686**

Lavoro	Committente	Superficie coperta M.Q.
Tettoie delle Stazioni di *Foggia*, *Bari* ed *Ancona*	Ferr. Meridionali	13835
Id. nell'*Arsenale di Napoli*	Ministero della Guerra	534
Id. dello *Stabilimento Visconti*	Ditta Visconti-Modrone	202
Id. del *Politeama di Palermo*	Società Galland	1,990
Tettoie del nuovo *Gassometro di Roma*	Società Anglo-Romana	1935
Id. del *Tivoli di Monte Mario*	Società di Monte Mario	615
Id. delle *Stazioni di Brescia* e *Pavia*	Ferrovie Alta Italia	5511
Id. della *Stazione di Cagliari*	Ferrovie Sarde	1200
Id. per l'*Esposizione di Belle Arti*	Comitato Belle Arti in Napoli	1670
Id. in *Avellino*	Provincia di Avellino	102
Id. delle *Stazioni di Messina e di Catania* e *Torneria di Messina*	Ferrovie Calabro-Sicule	2000
Id. delle *Rimesse Locomotive id.*	» Id.	70[illegible]
Id. per *Offic.* e *Magazzini in Taranto*	Ferrovie Meridionali	30[illegible]1
Id. del Grande *Albergo del Quirinale*	Commendatore Guerrini	223
Id. pel *Nuovo Palazzo del Ministero Finanze*	Ministero delle Finanze	230
Tettoie dei *Magazzini Generali di Messina*	Impresa Bonanno	8070
Id. pel *Teatro Costanzi in Roma*	Impresa L. Belluni e C.	1030
Pensilina del *Palazzo Quir.* in Roma	Ministero della R. Casa	218
Id. pella *Stazione di Falconara*	Ferrovie Meridionali	224
Id. e Tettoia in Napoli	Società Magazzini Generali	387
Serra nel *R. Parco di Caserta*	Ministero della R. Casa	142
Tettoia e lanternini, per la	Regia Cointeress. dei Tabacchi	65
Pensiline e lanternini per	Particolari diversi	736
Pensiline *Stazioni di Reggio Siracusa Girgenti*	Ferrovie Calabro-Sicule	560
Tettoie e Pensiline	Ferrovia Palermo-Trapani	3900
Tettoia del *Grand-Hôtel*	Grand-Hôtel Napoli	200
Tettoie metalliche per la	Società Napoletana del Gas	792

SUPERFICIE TOTALE COPERTA: M. Q. 57,734

Montatura in opera di 15 ponti metallici della Ferrovia Kaschau-Oderberg (Ungheria) e di un ponte a Vienna, della lunghezza complessiva di 833 metri lineari — Fornitura di oltre 31,000 tonn. di ferramenti diversi destinati specialmente a travature per Ponti delle Ferrovie Liguri, rotaie, materiale *fisso*, *mobile* e *minuto* per Ferrovie e tramways: serbatoi, solai metallici, ecc. Oltre un gran numero di lavori in ferro o in ferro e ghisa.

(A) *Con pile e fiancate metalliche* — (B) *Con pile metalliche* — (C) *Con pile fondate ad aria compressa* — (D) *In due campate, con pila di 40 metri d'altezza* (E) *Con pila tubulare all'aria compressa* — (F) *Di queste travate manca ancora il dettaglio* — (G) *Con pile e spalle fondate ad aria compressa.*

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

Anno XV. Mercoledì 7 Giugno 1882. N. 23.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 50

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — Torino.

GIUSEPPE GARIBALDI.

Alle manifestazioni universali di cordoglio per la perdita del grande Cittadino italiano, che ha tanto efficacemente cooperato alla redenzione ed all'indipendenza nazionale, ed il cui nome suonerà glorioso e venerato fino alle più tarde generazioni, non possiamo non associare la debole nostra voce, anche dal ristretto campo giornalistico in cui viviamo.

Gl'interessi materiali della patria sono troppo collegati alla sua potenza e gloria militare e politica, per non dover onorare con riverente gratitudine la memoria dei suoi più grandi fattori, tra cui va certo annoverato GIUSEPPE GARIBALDI.

LA FERROVIA NOVARA-PINO

Dal Lago Maggiore, 4 giugno 1882.

Ora che gli echi delle feste inaugurali per l'apertura della linea del S. Gottardo vanno cessando, e che la solennità di quell'avvenimento, divenuta lontana, non assorbe più intera, come si è verificato allora, la pubblica attenzione rispetto a notizie ferroviarie, non apparirà inopportuno che il *Monitore* registri qualche ragguaglio sull'avanzamento dei lavori della Novara-Pino; linea che, importantissima tra le ferrovie italiane d'accesso al grande sotterraneo, merita speciale considerazione, mentre tocca in ragguardevole misura i più vitali interessi commerciali e politici del nostro paese. È per ciò che il pigro corrispondente del Lago Maggiore sente il dovere di destarsi dal silenzio in cui è rimasto da tempo, e di trasmettere al *Monitore* dati sommarii, ma esatti e precisi, avuti da fonte sicura, circa l'avanzamento dei lavori della detta linea.

Parmi inutile di farne la descrizione, poichè la ubicazione e lo svolgimento di essa sono già conosciuti; come anche è noto che questa ferrovia deve collegare il porto di Genova al passaggio gottardiano, ed ha l'intento di sviluppare, attraverso ad esso, la corrente dei commerci dal Mediterraneo italiano all'Europa centrale. D'altra parte, una sommaria descrizione ebbe già posto nelle colonne del *Monitore* (1), e tornerebbe superfluo di rinnovarla. Basta rammentare soltanto, perchè abbiano nesso di ubicazione le opere che si andranno accennendo, che la nuova ferrovia, distaccatasi dalla linea in esercizio Novara-Arona alla Stazione di Oteggio, valica il Ticino a Sesto Calende, e svolgendosi lungo la sponda sinistra del Lago Maggiore per Angera, Ispra e Monvalle, alquanto lontana dal suo bacino, indi prossima al medesimo per Laveno, Luvino, Maccagno e Pino, si collega, al Rio Dirinella, alla linea Svizzera, la quale, risalendo la Valle superiore del Ticino, raggiunge a Cadenazzo la fer-

(1) N. 37 e 38 del 21 e 28 settembre dello scorso anno.

rovia Locarno-Bellinzona, per procedere in uno ad Airolo quale linea d'accesso meridionale alla grande Galleria.

Lungo tutta la ferrovia a cui si accenna, che da Oleggio al Dirinella misura la estesa di m. 65,570.96, tutta di facile svolgimento e di limitatissime pendenze non superanti l'8 0[00, il lavoro è attivissimo, e le opere di tutte le categorie avanzano colla massima alacrità: le cifre che seguono valgono adimostrarlo meglio di ogni parola

I tagli ed i rilevati da eseguirsi nell'intera linea, che costituivano un volume totale di movimenti di materia di circa 3 milioni di metri cubi, sono compiti pel volume corrispondente al 90 0[0 del cubo totale; e la quantità ancora mancante riflette trincee in terreni sciolti o argillosi, nelle quali, contemporanee al taglio, sono in corso di esecuzione opere di consolidamento alle scarpate: tali sono le trincee di Mombello, di Porto Valtravaglia e di Germignaga.

Le gallerie, ammontanti a 18 in tutta la linea, hanno la estesa complessiva di m. 13,412 tra le fronti, e sono diverse per lunghezze e per natura dei terreni attraversati; mentre questi variano dalle morene dell'epoca glaciale alle quarziti ed agli schisti micacei dell'epoca paleozoica. In rapporto a questa complessiva estesa, la sezione d'avanzata è eseguita attualmente per m. 12,800, l'allargamento per m. 11,800, le murature di rivestimento per la lunghezza complessiva approssimativa di m. 10,000.

Il massimo numero di queste gallerie costituisce un lavoro di importante rilievo: poichè alcune riuscirono ragguardevoli per la entità dell'estesa: altre, di lunghezze limitate, offrirono condizioni malagevoli di esecuzione, sia per la durezza della roccia attraversata, sia per l'abbondanza d'infiltrazioni d'acqua, sia infine per la sconnessione e mobilità di terreni e di falde.

Di esse tutte occorrerebbe quindi far parola, se non fosse un abusare dell'ospitalità del *Monitore* il dare a questi cenni eccessivo sviluppo per dire di tutte le opere importanti; ma, menzionando soltanto la galleria di Varallo-Pombia, lunga m. 2,680, scavata in un anno di lavoro ed ora finita, e la galleria di Mombello, lunga m. 1,170.30 in pendenza da una sola parte, attaccata con tre pozzi a lavoro ordinario ed allo sbocco a perforazione meccanica (oggidì essa pure avanzatissima), compiremo l'obbligo di fare più diffusa menzione del più importante lavoro sotterraneo della linea, cioè della galleria di Laveno.

Le circostanze e le condizioni di questo lavoro sono note: è un traforo di m. 2,900.28, eseguito dai soli due imbocchi, attraverso alla massa calcareo-dolomitica del Sasso del ferro, gigantesca montagna che contermina a nord la pianura ed il golfo del Boesio. Non sono nè la lunghezza, che è assai inferiore a quelle dei grandi trafori recenti, nè la durezza della roccia, nè altre difficoltà analoghe, che costituiscono di questo lavoro un'opera ragguardevolissima; ma bensì la rapidità eccezionale assegnata alla sua esecuzione, superiore a quella finora stabilita per opere analoghe. E questa velocità fu raggiunta con mezzi semplici, cioè coll'adozione razionale dei migliori sistemi conosciuti, applicati con larga e previdente misura.

Infatti, applicato ad ambidue gli imbocchi un cantiere provvisorio di perforazione con limitati motori e meccanismi (e ciò onde affrettare l'iniziamento del lavoro di perforazione ed utilizzare il tempo occorrente alle pratiche degli appalti), si cressero poi, fatti questi in modo definitivo, due cantieri potenti, di 150 cavalli-vapore ciascuno, che davano moto a quattro compressori, produttori dell'aria compressa sufficiente a far agire, con azione continua, 7 perforatrici, sistema Ferroux.

Con questi mezzi, la galleria di avanzata, praticata in basso della sezione, camminò veloce con un avanzamento medio giornaliero, ad ogni imbocco, di quasi m. 6; e da punti intermedii di essa, ripetuti cantieri d'allargamento permettevano che la seguissero, fra la bocca e la fronte d'avanzata, ripetuti attacchi di scavo in piena sezione. E poichè la forza motrice disponibile lo consentiva, un altro scavo sussidiario a perforazione meccanica si aggiunse, quello cioè di un'avanzata in calotta, colla quale venne agevolato in ragguardevole misura il lavoro di allargamento. Ed i rivestimenti di muratura, che trovarono così successive, frequenti e finite aree di scavo, poterono seguire da vicino il progredimento delle fasi precedenti, e tutte queste insieme procedettero così con rapido e concorde cammino.

I risultati valgono a dimostrarlo; perchè, entro il corrente mese la galleria d'avanzata, cominciata con lavoro a mano ai primi di marzo, sarà tutta forata; ed è presumibile che, applicata tutta la forza di cui si dispone alla galleria superiore, lo scavo di questa sarà proseguito in numerosi attacchi contemporanei, e le successive fasi di allargamento e di muratura saranno compite pochi mesi dopo il giorno in cui le due perforatrici si saranno incontrate nella galleria inferiore, venendo dalle due bocche opposte del sotterraneo.

Come fu ricercata l'applicazione dei migliori sistemi di perforazione e di scavo della galleria e delle operazioni importanti che vi si collegano, quali i trasporti e la ventilazione, così non si è trascurato di cercare di conseguire tutti i mezzi che il progredire della scienza immagina e propone per migliorare le condizioni malagevoli nelle quali l'operaio lavora nel chiuso antro degli scavi sotterranei. Ed applicati già quelli fin qui usati, attualmente si studia e sono

in corso di applicazione la illuminazione elettrica, ed i polverizzatori d'acqua, atti ad assorbire gli elementi nocivi dell'aria viziata dalle esplosioni della dinamite.

(*Continua*). X.

FERROVIA DEL GOTTARDO

DECIMO RAPPORTO della Direzione e del Consiglio d'amministrazione all'Assemblea generale degli azionisti del 20 maggio 1882.

(Continuazione — vedi N. 22).

IV. *Finanze.*

A. Resoconto per la rete ridotta. — Durante l'esercizio di cui ci occupiamo, noi disponevamo dei seguenti introiti:

Saldo del conto precedente		Fr. 30,918,891.87
Versamenti di sovvenz.	Fr. 16,183,779 76	
Versamenti sulle Azioni	» 1,683,005.31	
Versamenti sulle Obblig.	» 113,431.40	
Altri introiti (indiretti)	» 1,957,572.23	
		» 19,937,778.70
Totale		Fr. 50,856,680.57

L'ammontare delle sovvenzioni durante il 9° anno di costruzione si ripartisce, in conformità ai lavori eseguiti, nel modo seguente:

Pel tunnel del Gottardo	Fr. 6,569,441.—
Per le linee d'accesso	» 9,614,338.76
	Fr. 16,183,779.76

Queste somme furono portate in totale fra i prodotti; al contrario la quota non versata dal Municipio di Lucerna, nell'importo di fr. 84,653.40, è stata, come nell'anno scorso, passata nel bilancio ai « conti correnti debitori ». L'ammontare delle sovvenzioni non versate saliva quindi alla fine dell'anno a fr. 184,238.92, che incombono al Municipio di Lucerna, attesochè il Cantone di Lucerna ha pagato, durante il corrente esercizio, la sua quota per l'8° anno di costruzione nell'importo di fr. 140,985.88, oltre gl'interessi di mora; ed il versamento della quota pel 9° anno di costruzione non diede luogo ad alcuna difficoltà. Il Municipio di Lucerna come debitore è stato addebitato dalle Autorità federali della somma dovuta. Ma un recente giudizio del Tribunale federale lo condannò a pagare la detta somma, ed esso infatti ne effettuò già l'integrale versamento.

Ci resta da notare che gl'interessi di mora, dovuti ancora dal Cantone Ticino per la 5ª e 6ª annualità di sovvenzione, furono nel corso dell'esercizio versati nella nostra cassa dal Dipartimento federale delle finanze; laonde anche questo credito è stato regolato in modo definitivo.

Pel 10° ed ultimo anno di costruzione, rimane pel gran tunnel e per le linee d'accesso un ammontare di sovvenzione di fr. 12,131,447, che dovrà essere versato dopo la verifica dei lavori. —

Passando ora ai versamenti sul *capitale-Azioni*, dobbiamo accennare che, durante l'esercizio, il 5° versamento del 20 0[0, nell'importo di fr. 1,702,400, è stato per intero effettuato per altre 17,024 Azioni, di guisa che al 31 dicembre 1881 ve n'erano 37,529 liberate. Quanto alle Azioni che furono interamente liberate col 5° versamento, i cuponi d'interesse scadenti il 30 giugno ed il 31 dicembre 1881 non furono rimborsati, ma, come per l'ordinario, calcolati quale pagamento. L'ammontare portato in questo modo all'attivo degli azionisti in conto del 5° versamento ascendeva al 31 dicembre 1881 a fr. 77.61 in totale per Azione. Sui fr. 34,000,000, componenti il capitale-Azioni, erano stati versati al 31 dicembre 1881 fr. 33,317,754.31, in guisa che non restano da pagare sino al 30 giugno 1882 che franchi 682,245.69.

I titoli provvisorii liberati col pagamento integrale vengono sempre cambiati con titoli definitivi muniti dei cuponi d'interesse sino al 1 luglio 1882 (durata del periodo di costruzione); ed a partire da questo momento, dei cuponi di dividendo.

Come l'abbiamo detto nel Rapporto precedente, il resto del *capitale-Obbligazioni*, nell'importo totale di fr. 113,431.40, è stato pagato al principio dell'esercizio di cui ci occupiamo; sicchè il capitale-Obbligazioni è interamente versato.

Fra gli *altri introiti* (indiretti), sommanti a fr. 1,957,572 23, notiamo il prodotto netto delle carte, effetti e conti d'interesse, ascendente a fr. 1,585,383 25, cioè il 6 150 0[0 del capitale di fr. 25,778,158, che abbiamo avuto in media a nostra disposizione; questo favorevole risultato dev'essere in gran parte attribuito alla vendita vantaggiosa di carte-valori.

L'eccedenza dei prodotti dell'esercizio sulle spese è di fr. 262,427 14, cioè fr. 73,939.97 meno del 1880. Questo risultato dipende in parte da una diminuzione nei prodotti, ed in parte pure dalle spese che figurano sotto la cifra V delle spese del settimo conto annuale d'esercizio della ferrovia del Gottardo (allegato al presente Rapporto), e che possono essere considerate come straordinarie.

All'epoca della redazione della perizia generale del marzo 1879 per la rete ridotta, si è ammessa una eccedenza di prodotti di esercizio sulle spese ascendente a fr. 500,000. Alla fine del 1881 codesta eccedenza ascendeva invece a fr. 826 003.02, cioè fr. 326,003.02 più di quanto si era previsto.

Ripartite sui varii anni, codeste eccedenze sono:

nel 1875 di	Fr. 56,860.28
» 1878 »	» 47,737.78
» 1879 »	» 156,199.56
» 1880 »	» 336,367.11
» 1881 »	» 262,427.14
Totale	Fr. 859 591.87
Dedotte le eccedenze del 1876 e 1877 in	» 33,588.85
Totale come sopra	Fr. 826,003.02

Sulla somma di cui disponevamo, e che, compreso il saldo del conto precedente, ascendeva a Fr. 50,856,680.57 è stata spesa nel corso dell'anno:

1. Per rimborsi	Fr. — —	
2. Per spese di formazione del capitale di costruzione (acconti sulle sovvenzioni, differenze di corso, creazione dei titoli,	» 19,137.43	
3. Amminist. centrale	» 245,586.91	
4. Servizio degl'interessi del capitale-Azioni versato e del capitale-Obbligazioni	» 5,939,586.05	
5 Costruzione propriamente detta (compresa la Direzione tecnica)	» 23,740,489 96	
		» 29,944,800.35
Saldo pel conto nuovo al 31 dicembre 1881		Fr. 20,911,880.22

La spesa di fr 23,740,489.96 per la costruzione propriamente detta si ripartisce nel modo seguente:

pel gran tunnel del Gottardo	Fr. 5,213,870
per le linee d'accesso	» 18,526,620

Il saldo di fr. 20,911,880.22 disponibile alla fine dell'anno era *collocato* come segue:

Carte-valori	Fr. 7,351,813.78
Effetti	» 5,143,406.89
Debitori diversi (fatta deduzione dei creditori,	» 8,410,191.89
Cassa	» 3,467 66
Totale	fr. 20,911,880.22

Le carte-valori sono, come negli anni precedenti, portate nel bilancio al prezzo d'acquisto. Una stima al corso

della giornata fatta al 31 dicembre 1881 diede un aumento di fr. 335,200. Le carte-valori consistono in fondi di Stato, Obbligazioni di ferrovie e Stabilimenti finanziarii, come appresso:

Fondi di Stato ed Obbligazioni svizzere	Fr.	3,191,989.60
Id. id. tedesche	»	1,366,938.90
Id. id. italiane	»	2,039,541.40
Bonds americani	»	756,343.88
Totale	fr.	7,354,813.78

La vendita di carte-valori durante l'anno ha dato un beneficio di fr. 390,633

Nei *programmi di lavori* e nelle *perizie* per il 10° anno di costruzione (1° ottobre 1881 al 30 giugno 1882), i quali, giusta le prescrizioni, furono sottoposte alto Consiglio federale, furono compresi gl'importi rimasti disponibili secondo la perizia del marzo 1879, cioè:

Pei lavori del gran tunnel	Fr.	2,675,508
Pei lavori delle linee d'accesso	»	25,836,191
Per spese generali (spese d'Amministrazione, interessi e ribasso dei corsi) . . .	»	5,445,455
Totale	fr.	33,957,154

È però probabile che queste somme non saranno interamente impiegate, almeno per ciò che riguarda le linee d'accesso.

B. Conto per la linea del Monte-Cenere. — Oltre il saldo del conto precedente in . . . . Fr. 2,380,794.85 noi disponevamo, durante il 1881, degli introiti seguenti:

Versamenti di sovvenzioni	Fr.	2,404,000.—	
Id. sul capitale Obbligazioni	»	— —	
Altri introiti (indiretti) . .	»	38,195.28	
			» 2,442,195.28
		Totale	fr 4,822,990.13

L'ammontare delle sovvenzioni rappresenta il 55 0[0 del valore dei lavori propriamente detti (capitolo Y), eseguiti durante l'11° anno di costruzione, cioè sino al 30 settembre 1881. Gl'introiti indiretti provenienti dal *collovamento* dei fondi disponibili ascendono a fr. 38,166.28, e rappresentano il 3.14 0[0 del capitale di fr. 1,214,287, che abbiamo avuto in media a nostra disposizione.

Sulla somma di cui disponevamo, e che, compreso il saldo del conto precedente, ascendeva a Fr. 4,822,990.13 è stato speso nel corso dell'anno:

1° Per spese di formazione del capitale di costruzione e creazione dei titoli	Fr.	—. —	
2° Servizio degl'interessi del capitale-Obbligazioni versato	»	250,500.90	
3° Costruzione propriamente detta (compresa la Direzione tecnica)	»	3,900,466.02	
			» 4,150,966.92

Saldo per conto nuovo al 31 dicembre 1881	Fr.	672 023 21
Sovvenzioni non ancora versate . . .	»	2,353,000.—
Totale	fr.	3,025,023.21

somma che probabilmente basterà a coprire del tutto le spese ancora da farsi, in guisa che non sarà necessario di emettere il sesto milione del prestito. —

Lo stato delle *cauzioni* deposte nel 1881 presso la nostra Società, confrontato con quello del 1880, era alla fine dell'anno il seguente:

1880

Cauzione dell'imprenditore Luigi Favre		Fr.	6,794,144.—
Cauzioni di imprenditori e fornitori	Fr. 310,630.—		
	» 4,334,379.51		
	» 1,317,331.99		
		»	5,962,341.50
Cauzioni di funzionarii ed impiegati	fr. 363,500.—		
	» 604,660.—		
		»	968,160.—
		Totale fr.	13,724,645.50

1881

Cauzione dell'imprenditore Luigi Favre		Fr.	6,488,536.—
Cauzioni d'imprenditori e fornitori:			
in specie	fr. 14,600.—		
in carte-valori	» 5,213,379.98		
con cauzioni	» 193,100.—		
		»	5,421,079.98
Cauzioni di funzionarii ed impiegati:			
in carte-valori	fr. 370,500		
con cauzioni	» 452,100		
		»	822,600.—
Sicurtà di Stabilimenti finanziarii . .		»	400,000.—
		Totale fr.	13,132,215.98

V. *Costruzione della linea.*

Nel corso dell'anno, l'*organizzazione del servizio tecnico* non subì alcuna modificazione.

Al contrario, il personale di questo servizio venne ridotto da 225 a 187 impiegati durante l'anno, sia in seguito a volontarie dimissioni, sia per riduzione d'impieghi dipendente dall'avanzamento dei lavori. Questi 187 impiegati si compongono di 94 ingegneri, 7 geometri, 12 disegnatori, 16 contabili e spedizionieri, 22 sorveglianti, 25 aiuti-cooperatori, ed 11 fattorini d'Ufficio.

In fatto di *studii tecnici*, non abbiamo a segnalare che quelli concernenti i lavori di difesa contro le cadute di roccie, nonchè la regolarizzazione di alcuni torrenti e corsi di valanghe; ed altresì le installazioni per l'alimentazione delle locomotive e gl'ingrandimenti delle Stazioni di Bellinzona e di Chiasso.

Abbiamo stabiliti i *tipi* pel materiale fisso delle prese d'acqua, i dischi girevoli, i carretti da servizio, le chiusure, barriere, campane elettriche, apparati di controllo della velocità dei treni, la manovre degli aghi a distanza, ecc.

Per quanto concerne l'*esecuzione dei lavori*, cominceremo dal servizio d'*espropriazione.* Si effettuarono 15 consegne di piani secondo le regole amministrative.

La Commissione di stima pel Cantone di Svitto ha fatto due campagne, quella pel Cantone d'Uri una campagna; la Commissione d'istruzione del Tribunale federale una campagna nel Cantone d'Uri.

Furono conchiusi 177 contratti d'acquisto in via amichevole; 7 giudizii della Commissione federale di stima sono divenuti esecutorii; una proposta della Commissione d'istruzione del Tribunale federale è stata accettata dalle due parti; fu pronunciato un giudizio arbitrale dalla stessa Commissione, e due giudizii da un altro tribunale arbitrale, e cinque giudizii del Tribunale federale. In seguito di tali atti, venne pagata sulla linea Immensee-Pino e sulle linee ticinesi di pianura la somma di fr. 210,384.99 per 142,294.80 m. q. di terreni d'ogni sorte, di cui 33,066 nel Cantone di Svitto, 35,083 in quello d'Uri, e 74,145.80 in quello del Ticino. In questa somma è compreso il totale di quanto è stato pagato pegl'inconvenienti d'ogni genere, demolizioni di fabbricati, abbattimenti d'alberi, acquisto di diritti d'acqua, ecc.; per lo contrario, si sono dedotti i prodotti delle rivendite di fabbricati ed eccedenti acquisti delle nuove linee.

Sulla linea del Montecenere, in seguito a 115 contratti

in via amichevole, furono spesi 52,357.04 fr. per 68.543 m. q.; le indennità per inconvenienti, abbattimenti d'alberi, ecc., sono comprese nella detta somma, dedotti però i prodotti delle rivendite, ecc.

Quanto ai *lavori e forniture*, si possono considerare come chiuse alla fine del 1881 le aggiudicazioni, sia per le linee, che pei lavori accessorii.

Nel precedente Rapporto abbiamo annunciato che l'*avanzamento dei lavori* assicurava l'apertura della linea all'esercizio pel 1° luglio 1882. Questo risultato sarà non solo raggiunto, ma siamo anzi in grado di annunciare che sarà superato, poichè prevediamo l'apertura all'esercizio della linea principale al 1 giugno e della linea Giubiasco-Lugano pel 1 maggio 1882.

(Continua).

SVIZZERA E ITALIA

In udienza privata fu ricevuto venerdì da S. M. il Re il signor G. B. Pioda, inviato straordinario e Ministro plenipotenziario della Conferazione elvetica, presentando a Sua Maestà, in nome della Società del Gottardo, un *Album* contenente le vedute fotografiche della ferrovia del Gottardo:

Questa presentazione era accompagnata dalla seguente lettera, da cui soprattutto rilevasi che l'idea di questo valico alpino rimonta al 1845, trovandosi concretata in un trattato di commercio fra il Re Carlo Alberto e la Repubblica del Cantone Ticino:

« SIRE,

« Nel presentare a V. M. un *Album* delle vedute fotografiche della ferrovia del Gottardo, io esprimo, per incarico della Società, la sua viva gratitudine pel potente concorso dato dal vostro Governo alla grande intrapresa.

« Risultato degli sforzi di più che un terzo di secolo e delle forze riunite di tre Stati, la ferrovia alpina sta e fu inaugurata, in mezzo al tripudio delle popolazioni, dai rappresentanti delle tre nazioni, ed oggi stesso già il pubblico ne fruisce. Furono celebrati gli uomini che, colla mente e col braccio, e molti anche col sacrificio di sè stessi, vi cooperarono; certo un poco tumultuariamente, come suole in simili occasioni.

« Superstite alla generazioee che intorno al 1848 fece sì grandi cose, ed è ormai seppellita sotto i flutti delle generazioni novelle, per debito di giustizia mi sia lecito ricorrere per un istante a quei tempi e ricordare come l'idea prima esplicata appartenga al tanto illustre, quanto sfortunato Vostro Avo, deposta in un modesto documento del 7 dicembre 1845 — un trattato di commercio del Regno di Piemonte col Cantone Ticino —, ove in apposito articolo, articolo che passò fedelmente in tutti i trattati posteriori, i due Stati formalmente si obbligarono a favorire il valico ferroviario alpino, e Re Carlo Alberto anche con sussidii pecuniarii.

« L'idea tosto attecchiva, e una pleiade di uomini di gran merito si faceva a svilupparla nel Piemonte e nella Svizzera. Ma la guerra e l'ebullizione politica, e più di tutto la rivalità delle linee, rendeva infruttuosi i molti tentativi.

« Chi propendeva per l'uno e chi per l'altro passaggio; e perplessa e scissa stava l'Italia, perplessa e scissa stava la Svizzera. Si fu allora che vidi un uomo venir dall'Italia per cercare la sua inspirazione, come Rossini, nella Svizzera stessa; e questo uomo, che già era stato Ministro, per provvidenziale consiglio ridiventarlo, e, fatta la sua scelta, darle per base un monumento di scienza politica, economica e tecnica, che sarebbe stata follia voler atterrare.

« Sciolto teoricamente il gran quesito, furono, se non tolte, grandemente diminuite le difficoltà ai futuri Ministri, che, con tanto coraggio quanto senno, fecero la gran proposta, e trassero seco l'alleato grande Impero, e diedero alla Svizzera il grande esempio: alla Svizzera, che, attonita dinnanzi al trivio, si vide additata la via come a viandante da mano amica. Nè fu questo il minor servizio reso dall'Italia; chè, se grande era l'opera, pur fatale poteva riescirle, se a prezzo della federale concordia. Ma, *laudator temporis acti*, non voglio menomare la gioia presente, che, anzi, intendo aver giustificata.

« Gioite dunque; o Sire, per l'opera vostra e dei vostri antecessori; e tutti applaudiamo al gran fatto, non già come fine, ma come incentivo al nuovo operar solerte, condizione dell'operar fecondo.

« *L'inviato straordinario e Ministro plenipotenziario*
« della Confederazione Svizzera
« G. B. PIODA ».

Sua Maestà aggradì molto il dono, ringraziò per i delicati pensieri espressi in essa lettera, ed incaricò il Ministro di ringraziare il Consiglio federale e la Società del Gottardo per l'accoglienza veramente cordiale e splendida avuta dagl'Italiani in Lucerna e lungo tutta la via; ed assicurò che da tutti coloro che v'intervennero, compresi gli eminenti personaggi dell'Impero germanico, non ebbe a sentire che lodi laute e spontanee per la grandiosa festa. Fra i benevoli testimonii, menzionò non solo i Ministri del Regno, Mancini, Baccarini ed Acton, ma anche S. A. R. l'augusto suo Fratello.

Dopo un trattenimento prolungato, S. M. congedò il ministro Pioda, dicendogli: « Siamo stati amici, lo siamo, « e sempre più lo saremo. Porga i miei ringraziamenti a « S. E. il Presidente della Confederazione ed ai membri « dell'Alto Consiglio federale ».

APPARECCHIO SCHRABETZ
per centinare le rotaie

Dacchè l'uso delle rotaie di acciaio si è generalizzato, si dovettero inventare nuovi apparecchi per centinarle nelle parti in cui la strada è in curva, non essendo più ammissibili gli antichi metodi di centinatura a martello, ecc.

Anche le macchine a cilindri hanno troppi inconvenienti, se pure accompagnate da un carrello; il loro peso le rende poco maneggevoli, il loro volume ingombra la strada, ed il lavoro di centinatura esige un grande spreco di forza, nello stesso tempo che procede assai lentamente.

Per queste difficoltà, tutti i predetti sistemi furono abbandonati, e le Ferrovie governative dei principali Stati d'Europa, e le primarie Società ed Imprese ferroviarie hanno adottato, o stanno per adottare, il nuovo meccanismo inventato dall'ingegnere Emilio Schrabetz,

Questo apparecchio, che ora vogliamo descrivere, ha vinte tutte le difficoltà, e già subìto la prova di parecchi anni, durante i quali, fu pure perfezionato.

Premiato alle Esposizioni di Vienna nel 1873 e di Parigi nel 1878, il sistema Schrabetz offriva effettivamente un grande risultato. Il suo modo di funzionare era reso facile dal poco peso che si doveva trasportare; ma bisognava avere a disposizione almeno 5 rotaie che servissero da punto d'appoggio, e 2 operaj che lavorassero contemporaneamente.

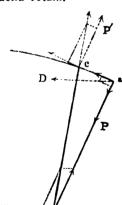
Queste condizioni sfavorevoli hanno suggerito all'inventore l'idea d'un meccanismo più semplice, che fu premiato con medaglia d'oro all'Esposizione di Vienna nel 1880, è brevettato in Francia.

Prima di descriverlo, è utile fissare l'attenzione sulle condizioni alle quali deve soddisfare un apparecchio di questo genere, tanto per sè stesso, quanto relativamente al suo modo di funzionare. Tutte le sue parti debbono essere leggiere per permet[illegible]re m[illegible]novre e trasporti facili. La posa in opera deve [illegible] e[illegible]guire rapidamente e sul posto, senza che sia [illegible] trasportare le rotaie da incurvarsi.

Due operaj devono essere s[illegible]cienti pel lavoro completo, cioè trasporto, posa in opera e centinatura.

Il lavoro dev'essere tanto semplice, da non esigere alcuna misura durante l'operazione, e da evitare quindi ogni errore.

Ecco ora la descrizione dell'apparecchio Schrabetz, che, secondo noi, soddisfa a tutte le condizioni sovraindicate.

Alle estremità della rotaia da incurvare sono fissati i ritegni *a b*, resi solidarii con supporti *b c*, posti sul fianco della rotaia.

Per evitare lo scorrimento contro la rotaia, questi supporti sono fissati all'estremità di essa per mezzo degli organi *a c*, che uniscono nello stesso tempo i ritegni *a b* ai detti supporti.

Questi tre pezzi costituiscono adunque a ciascuna estremità della rotaia un triangolo *a b c* (triangolo di trazione), i cui vertici *b* sono riuniti mediante una catena, con un meccanismo che ne permette il ravvicinamento effettuato da una forza energica; donde segue l'incurvamento della rotaia.

È inutile soggiungere che la flessione della rotaia deve essere spinta oltre il limite d'elasticità della materia.

Nello sforzo fatto su ciascuna estremità della rotaia si producono le forze P e P' uguali e parallele, ma in senso contrario, e la forza $D = Z$.

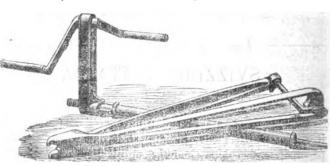
In conseguenza dell'applicazione delle 4 forze $P\ P'$, la rotaia sarà incurvata regolarmente fra i punti *c c*, cioè la curva prenderà la forma d'un arco di circolo, salvo una piccola deviazione prodotta dalla forza D.

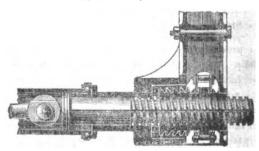
Prove fatte con rotaie di media lunghezza, incurvate con un raggio di 20 metri, hanno dimostrato che la detta deviazione non è superiore a pochi millimetri nelle ordinate, e che la curva ottenuta, e di stabile durata, si può ritenere con molta approssimazione come un arco di circolo.

Il fatto dell'essere la curva pochissimo diversa da un arco di circolo, prova sufficientemente che, vista l'uniformità della sezione della rotaia, la tensione per millimetro quadrato è la stessa per tutta la lunghezza della rotaia.

Ne segue pure che la tensione non oltrepassa il limite di trazione necessario per ottenere la centinatura voluta.

Siccome il meccanismo permette di produrre uno sforzo di 80 kil. per mmq. di materia, così nelle rotaie più forti esso corrisponde a tutte le esigenze.

I disegni seguenti del complesso e dei dettagli (*) indicano la disposizione dei diversi organi del meccanismo.

Al triangolo di trazione, situato al lato destro, è annesso un martinetto fissato con una chiavetta e due perni. Il martinetto trasmette così la pressione sul triangolo. Perni e chiavetta entrano in corrispondenti scanalature.

Un incastro praticato al vertice dell'altro triangolo di trazione riceve la maglia di una catena attaccata per l'altra estremità al martinetto.

Il martinetto si compone di una vite a spirale dentata. Questo ingranaggio funziona per mezzo di una catena di Gall, montata sopra un verricello mosso da manovelle. La vite è fissata alla sua sede con chiavette.

Girando le manovelle, la vite attira la catena nel tubo del martinetto, ed obbliga le estremità dei due triangoli ad avvicinarsi, e per conseguenza la rotaia ad incurvarsi.

Il meccanismo è completamente garantito dalla polvere. L'estremità della vite è armata d'uno stantuffo guernito di cuoio, che scorre nel tubo.

Dati il raggio della curva che si vuole formare e la lunghezza della rotaia, facilmente se ne deduce la saetta, e quindi il numero dei giri da darsi alla manovella per ottenere le curvatura voluta.

Quando s'incurvino parecchie rotaie di dimensioni diverse, a diversi gradi, è facile stabilire una tavola-guida per l'operaio, indicante il numero dei giri per ciascuna curvatura.

Due operaj, ancorchè non abbiano mai usato l'appa-

(*) Vedi tra gli *Annunzi* il disegno complessivo dell'apparecchio.

(*La Red.*).

recchio, possono fare tutte le operazioni di posa in opera ed incurvatura in 4 minuti.

Il meccanismo si compone di:

2 triangoli di trazione, di 45 kg. l'uno, kg.	90
1 martinetto . . . . »	31
2 catene, di lunghezza variabile, circa »	22
Peso totale dell'apparecchio kg.	143

Un uomo solo può, dunque, trasportarlo su tutti i punti della strada.

Y.

Informazioni Particolari DEL *MONITORE*

A conferma delle osservazioni da noi fatte nel nostro numero precedente circa la notizia di una indennità giornaliera reclamata dalla Società del Gottardo pel ritardato compimento dei lavori della linea d'accesso Novara-Pino, notiamo oggi che il *Diritto* smentisce formalmente essere stata presentata al nostro Governo dalla *Gothardbahn* alcuna domanda in proposito.

Ci scrivono da Genova che quella Camera di commercio ed arti ha deliberato di appoggiare, presso il Ministero dei lavori pubblici, la istanza presentata a questo Dicastero dalla sua consorella di Cremona, per ottenere una riduzione di tariffa sulle piccole percorrenze nel trasporto dei concimi.

Se si considera che il concime è parte importantissima pei bisogni dell'agricoltura, non è dubbio che la istanza predetta sarà presa dal Governo in quella considerazione che ben si merita.

La Camera di commercio di Genova prese poi occasione dalla deliberazione suddetta per raccomandare al Governo che i ribassi di tariffa in genere vengano concessi in proporzione delle distanze ed a ragione chilometrica, senza graduali distinzioni nelle percorrenze.

Ci scrivono da Roma che il Ministero di agricoltura, industria e commercio si è pronunziato favorevole ad una proposta dell'Amministrazione delle strade ferrate Romane per estendere ai trasporti di vini in fiaschi le agevolezze che sono concesse ai trasporti di vini in botti, acconsentendosi che i carri particolari contenenti i vini in fiaschi possano essere caricati sui vagoni.

Lo stesso Ministero ha del pari dato la sua adesione alla proposta dell'Amministrazione delle strade ferrate dell'Alta Italia, di classificare cioè fra i minerali metallici il solfato di barite naturale od artificiale, il carbonato di bario e la barite calcite, se in pezzi; e se in polvere, tra i minerali semplicemente macinati.

Da Firenze riceviamo avviso che l'Amministrazione delle Strade ferrate Meridionali ha studiato e sottoposto all'approvazione superiore il progetto concernente una variante fra i chilometri 55.640 e 58.474, della linea da Termoli a Campobasso. La quale variante ha lo scopo di sopprimere la deviazione provvisoria proposta fra i chilometri 55.700 e 56.800 della linea medesima. — In base al detto progetto, nel tronco corrispondente alla proposta variante, la pendenza massima sarebbe quella del 25 per mille; e la lunghezza dei rettilinei di m. 428.72, quella delle curve di m. 2,020.55. Il raggio minimo di queste ultime non scenderebbe al disotto di m. 180.

Ci scrivono da Sondrio che quell'Ingegnere-Capo del Genio civile ha ripresentato al Ministero dei lavori pubblici il progetto del tronco della linea Colico-Sondrio, compreso fra Morbegno e Sondrio, modificato a senso delle prescrizioni del Consiglio superiore.

La lunghezza complessiva del tronco è di m. 24,000, e l'importo totale dei lavori è preventivato in lire 2,500,000, delle quali per opere da appaltare lire 1,300,000, e per lavori e provviste escluse dallo appalto L. 1,200,000.

Le opere principali consistono in due ponti, uno sull'Adda, e l'altro sul torrente Mallero; il primo a tre travate metalliche, la intermedia della luce di m. 31 e le laterali di m. 25; ed il secondo ponte di metri 34.

Il raggio minimo che si riscontra nelle curve è limitato a m. 300; e per l'altimetria del tronco, la massima pendenza adottata è quella del 12.50 per mille.

Ci scrivono da Roma che il Ministero del tesoro ha approvato, per la parte che lo riguarda, il progetto di Convenzione per la concessione della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia a sezione ridotta, con scartamento di m. 0.75, da Cossato a Strona, ed altra da Biella a Sagliano Micca.

La concessione sarà fatta dal Governo alla Società generale di ferrovie economiche residente a Bruxelles, in base alle disposizioni stabilite dall'art. 12 della legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª).

Giusta la detta Convenzione, il Governo accorderebbe, per le indicate linee, un sussidio annuo di L. 1,000 al chilometro e per 35 anni, a decorrere dall'apertura delle medesime all'esercizio. Pei tronchi non aventi sede propria, non sarà accordato alcun sussidio.

Sappiamo che le popolazioni interessate alla più pronta apertura all'esercizio del tronco di ferrovia da Aquila a Roccadicorno, della linea Aquila-Rieti, fanno voti perchè il Ministro dei lavori pubblici voglia autorizzarne l'inaugurazione essendo il detto tronco stato già visitato da appositaCommissione tecnica, che ha ritenuto possibile l'attivazione dell'esercizio sino dal 21 dello scorso mese.

Ci scrivono da Cornuda che quel Sindaco ha rivolte vive preghiere al Ministro dei lavori pubblici affinchè sia, per quanto è possibile, sollecitata la costruzione del tronco Treviso-Cornuda, della ferrovia Belluno-Feltre-Treviso.

Nel territorio di Cornuda, la Ditta Antonini di Venezia ha già impiantato un importantissimo canapificio, in cui potranno trovare occupazione ben più di 800 operaj. È una vera fortuna per quel povero paese; ma lo Stabilimento in parola difetta tuttora delle ne-

-cessarie macchine, che non possono esservi trasportate se non col mezzo della ferrovia. Egli è appunto perciò che il Sindaco di Cornuda ha rivolte le sue istanze al suddetto Ministero, affinchè voglia rendere un fatto compiuto ciò che forma l'unica aspirazione di quel paese.

><

Ci consta che i concessionarii della ferrovia da Settimo a Rivarolo hanno fatta istanza al Ministero dei lavori pubblici per essere autorizzati alla emissione dei libretti di abbonamento a prezzi ridotti per la detta ferrovia.

><

Il Consiglio di amministrazione delle strade ferrate Romane, nella sua ultima seduta, ha approvata la proposta della Direzione dell'esercizio relativa a talune modificazioni da introdursi nella tariffa dei prezzi di trasporto di magnesite o giobertite. Tali modificazioni, già ammesse per la tariffa delle ferrovie dell'Alta Italia, consisterebbero nel trasportare le dette merci dalla classe quarta alla classe A della tariffa generale, diminuendo così il relativo prezzo di trasporto da centesimi 10 a centesimi 6 per tonnellata-chilometro.

Il Consiglio medesimo ha inoltre dato il proprio assenso al trasporto delle merci preaccennate dalle classi 15 e 18 alle classi 27 e 28 della tariffa italo-germanica.

Sappiamo che tali proposte furono sottomesse all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici.

><

Il Tribunale correzionale di Torino ha assolto la Società cooperativa ferroviaria dell'Alta Italia dall'accusa di contravvenzione alla legge sul dazio-consumo, mossale dalla Società degli esercenti di Torino, decidendo che le Cooperative non possono assimilarsi agli esercizii di vendita e non sono quindi obbligate al pagamento della sovrimposta comunale sulla minuta vendita.

In questa occasione ci congratuliamo di cuore colla suddetta Società che, nelle recenti votazioni avvenute per le cariche della medesima, ebbe a rieleggere a suo presidente, con 933 voti su 1031 votanti, il benemerito comm. Filippo Stanzani, ad onta della viva ostilità di alcuni sistematici oppositori.

><

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 29 maggio al 3 giugno corrente.

Furono, tra gli altri, approvati:

Un progetto di appalto per la fornitura di scambii ed incrociamenti di via occorrenti all'armamento nelle Stazioni dei tronchi Colico-Morbegno e Trivia-Campo, della ferrovia Sondrio-Colico-Chiavenna;

Un progetto di appalto per la fornitura degli scambii, ed un altro per la fornitura del materiale fisso, occorrente all'armamento, nelle Stazioni di Colecchio e di Fornovo, del tronco Parma-Fornovo della ferrovia Parma-Spezia;

Un progetto per la costruzione della nuova Stazione di Albacina, e per allacciamento del tronco Matelica-Albacina alla ferrovia Roma-Ancona;

Un progetto pel riordino ed ampliamento della Stazione di Padova, lungo la ferrovia Milano-Venezia;

Un progetto pel rafforzamento delle travate metalliche sui viadotti dell'Acquabona e di San Bartolomeo, lungo la ferrovia Savona-Bra;

Un progetto pel consolidamento di alcuni tratti della strada provinciale di prima serie da Castel di Sangro a Torino del Sangro, nel tronco compreso tra Castel di Sangro ed il fosso San Pietro Avellana, in provincia di Aquila;

Un progetto per lavori di difesa al ponte sul torrente Catola, lungo la strada provinciale di 1ª serie da Benevento alla nazionale Appulo-Sannitica, nel tronco compreso tra Crocella Marano e la nazionale suddetta, in provincia di Foggia;

Ed un progetto per la sistemazione di un tronco del torrente Gando, superiormente all'altro già sistemato presso Baiano in provincia di Avellino.

><

Il Consiglio di amministrazione delle Strade Ferrate Romane, nella sua seduta del 30 maggio p. p., oltre la trattazione di alcuni affari d'amministrazione interna, deliberava quanto appresso:

1. La sostituzione delle travi di ferro a quelle attuali di ghisa in due ponticelli della linea Firenze-Livorno.
2. Il ricambio delle travi metalliche al ponte sul fosso Fontanile (linea Roma-Ceprano).
3. L'impianto di una nuova piattaforma alla Stazione di Livorno S. Marco.
4. La sistemazione dei locali della Stazione di Perugia.
5. Alcune modificazioni alla Convenzione colla Società dei Magazzini generali pei trasporti dalla Stazione di Napoli ai depositi della Società stessa.
6. Una modificazione di tariffa pel trasporto della magnesite e giobertite.
7. Finalmente alcune provviste occorrenti all'esercizio, come: lignite, ghiaia, legna da ardere, piattaforme, tubi di rame, rame in verghe, legnami per deviatoi, e acciaio.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie complementari di 2ª e 3ª categoria — Nella seduta del 2 corr. alla Camera dei deputati, l'on. Gagliardo ha presentato la sua relazione sul progetto di legge pel riparto delle somme per le ferrovie complementari di 2ª e 3ª categoria.

E l'on. Cavalletto chiese ed ottenne che questa relazione venisse dichiarata di urgenza.

Ferrovia Roma-Napoli. — Pare che, al riaprirsi delle Camere, l'on. Baccarini presenterà il disegno di legge per la direttissima Roma-Napoli. A proposito di questo progetto, il comm. Borgnini, direttore generale delle Strade ferrate Meridionali, scrisse la seguente lettera al *Corriere del mattino* di Napoli:

« Dal mio gabinetto in Firenze io seguo attentamente la polemica che si fa dai giornali di cotesta grande e simpatica città intorno alla proposta ch'io ebbi l'onore di sottoporre a S. E. il Ministro dei lavori pubblici per la costruzione e l'esercizio di una linea direttissima tra Roma e Napoli.

« Io desidero vivamente che una quistione così importante sia esaminata e discussa sotto ogni aspetto, tanto nell'interesse generale dello Stato, quanto in quello particolare della città di Napoli.

« Però non è senza rammarico ch'io vedo posta in dubbio da qualche giornale la sufficienza dei mezzi tecnici e finanziari della Società per realizzare nel più breve termine l'impegno contenuto nella mia proposta.

« Si è anche affermato che la promessa della Società di assicurare il viaggio in tre ore e mezzo da Napoli a Roma era una « mistificazione ». Osserverò, a questo proposito, che chi ha scritto la parola « mistificazione », o non ha mai avuto cognizione di ciò che succede fuori del nostro paese, o crede noi Italiani incapaci di fare in casa nostra ciò che gli altri sanno fare in casa loro.

« Quanto poi all'altro appunto, io, per verità, avrei creduto che la scrupolosa osservanza degli impegni assunti,

e l'avere in 18 mesi sviluppati i lavori delle nuove linee Termoli-Campobasso-Benevento e Aquila-Rieti-Terni, in modo che oltre 90 chilometri sono già aperti all'esercizio, ed altri 60 lo saranno prima che finisca l'anno corrente, lottando contro gravissime difficoltà tecniche d'ogni natura, fossero prove sufficienti da meritare almeno che venisse risparmiata alla Società la taccia di poca serietà e d'inettezza.

« La prego, egregio sig. Direttore, di concedere a questa mia lettera l'ospitalità nel pregiato suo periodico e gradire i sensi di particolare osservanza del

« *Devotissimo suo* BORGNINI. »

Ferrovia Santhià-Sesto Calende. — Sabbato scorso, nel Palazzo municipale di Torino, si riunivano, sotto la presidenza del Sindaco, i Sindaci di numerosi Comuni della provincia e di altre finitime del Piemonte, stati invitati, insieme coi consiglieri comunali e provinciali, deputati, senatori, ecc., per discutere intorno alla necessità di una linea ferroviaria, la quale congiunga più direttamente le provincie subalpine con quella che va al Gottardo.

Dopo le informazioni del Sindaco, e dopo breve discussione, venne ad unanimità approvata la seguente petizione:

« *Al Parlamento italiano ed al Governo di S. M.*

« Il Consiglio provinciale ed il Consiglio comunale di Torino, in un coi rappresentanti della regione, che dalle Alpi Marittime si estende al Lago Maggiore, rassegnano al Parlamento ed al Governo del Re la presente istanza, perchè deliberi la costruzione di una linea ferroviaria, la quale, distaccandosi da quella Torino-Milano presso Santhià, con duca direttamente a Sesto Calende.

« La meravigliosa opera del Gottardo, quella non meno mirabile del Monte Ceneri, servono alle comunicazioni della Lombardia; la linea Pino-Sesto Calende provvede alla comunicazione con parte del Novarese, alla Lomellina ed alla Liguria.

« Ma da ciò si riproduce grave squilibrio a danno della parte d'Italia, che da Sesto Calende si estende sino agli sbocchi delle valli nell'antica regione subalpina.

« Da Santhià a Sesto Calende per la linea attuale corrono circa ottanta chilometri; una diramazione, che da Santhià si volga direttamente, si può attuare con meno di sessanta chilometri.

« La possibile e naturale diminuzione di un quarto del percorso è supremo bisogno per le comunicazioni col Lago Maggiore e coll'Alta Lombardia, di tutta la valle superiore del Po, da Cuneo a Varallo ed a Domodossola, da Torino a Biella; e per esse, con le grandi ferrovie internazionali.

« La linea domandata serve regioni popolose ed industriali, percorre terreni facili: il costo chilometrico non può in media superare le L. 175,000 per chilometro; la spesa totale non può salire alle L. 10,500 000, come venne dimostrato da uomini competentissimi in seno al Consiglio provinciale di Novara.

« Senza quest'opera, la spesa sostenuta dall'Erario italiano pel valico del Gottardo, e che più o meno direttamente giova a tutte le altre provincie, si convertirebbe in un'opera pregiudicievole, per non dire funesta, alla regione subalpina.

« Interpreti dei voti, a tutela degli interessi così gravemente minacciati di queste popolazioni, i loro rappresentanti si rivolgono con fiducia al Parlamento ed al Governo con istanza, acciò nella discussione del progetto di legge ferroviaria, di cui sta per intraprendersi la discussione, si comprenda la costruzione di una linea da Santhià a Sesto Calende per Gattinara e Borgomanero; salvo a stabilire quelle modalità di opere e di tracciato, che sieno per risultare più atte e convenienti.

« Torino, 3 giugno 1882. »

Venne pure deliberato di spedire il seguente telegramma:

« *Presidente Consiglio Ministri* — Roma.

« Numerosa autorevole adunanza rappresentanti intiera regione subalpina votarono unanimi petizione linea Santhià-Borgomanero-Sesto Calende, come provvedimento dovuto ad interessi gravemente minacciati e dimenticati.

« *Presidente del Consiglio provinciale*
« Sindaco L. FERRARIS. »

Ferrovia Adriatico-Tiberina. — Nei giorni 25 e 26 maggio p. p., nella sala della Deputazione provinciale di Roma, si tennero le adunanze dei rappresentanti le Provincie interessate nella costruzione della ferrovia Adriatico-Tiberina.

Nei giorni precedenti, i delegati delle Provincie di Venezia e di Ravenna si erano raccolti prima per discutere ed esaminare i progetti, allo scopo di presentarsi all'adunanza con qualche cosa di concreto. In queste interviste furono chiesti ed ottenuti notevoli miglioramenti all'originario progetto presentato dal comm. Trezza.

Nelle adunanze del Congresso, in seguito ad una esposizione chiarissima dell'on. Pellegrini, deputato di Portogruaro, sulla storia ed importanza della linea e sulle pratiche fin qui avvenute, e dopo matura discussione, furono accolte le proposte preliminarmente discusse dai delegati di Ravenna e di Venezia; e ad essi fu affidato l'incarico delle ulteriori trattative e per concludere gli accordi, con mandato di fiducia di fare le pratiche necessarie presso il Governo e di convocare nuovamente il Congresso dei delegati, ovvero di rimettere le conclusioni direttamente alle rispettive Deputazioni provinciali.

Ferrovia Belluno-Feltre-Treviso. — Alle ore 10 antim. del 19 giugno corrente, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Treviso, si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti per la costruzione dei fabbricati, travate metalliche per ponti, e fornitura delle traversine d'armamento (escluse le fondazioni dei fabbricati suddetti) nel tronco Signoressa-Biadene, della ferrovia Belluno-Feltre-Treviso, in provincia di Treviso, per la presunta somma di L. 113,000.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi otto dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo

La cauzione provvisoria è fissata in L. 6,000, ed in lire 12,000 quella definitiva, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Alle ore 10 antim. dello stesso giorno 19 corrente, presso il Ministero e la Prefettura suddetti, si addiverrà pure simultaneamente all'incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti per la costruzione dei fabbricati, travate metalliche per ponti e fornitura delle traversine d'armamento, nel tronco Signoressa-Treviso, della ferrovia Belluno-Feltre-Treviso, in provincia di Treviso, per la presunta somma di L. 160,000.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi otto dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 8,000, ed in lire 16,000 quella definitiva, ambedue in numerario o rendita D. P.

Facilitazioni ferroviarie. — Credesi imminente la conclusione di una nuova Convenzione per i trasporti militari fra le Compagnie ferroviarie ed il Ministero della guerra.

Le famiglie dei militari godrebbero nuovamente, viaggiando, le medesime agevolezze loro accordate in altra epoca dal ministro Ricotti. La questione dei libretti ferroviarii per gl'impiegati civili addetti al Ministero della guerra è sospesa.

L'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia (dice la *Riforma*) è favorevole al mantenimento del libretto; le Meridionali e le Romane sono contrarie.

La questione sarà decisa prima della stipulazione della Convenzione sui trasporti.

Accidente ferroviario. — Leggiamo nella *Gazz. dell'Emilia* del 4 corr.:

Ieri mattina, il treno passeggieri delle 9.20 ant., proveniente dalla Romagna, per errore, invece di percorrere la

sua linea, è andato sopra una linea secondaria, al cancello del *Pilastrino* presso la porta S. Donato, ed ha urtato una colonna di vagoni fermi. Uno dei carri di questo convoglio è saltato in capo alla macchina, troncando il camino, spezzando il tronco d'ottone, e piegando il riparo del macchinista; il 3° carro è montato addosso al secondo, di cui per l'urto non rimanevano che le longarine e le armature: il 4° s'è insinuato tra il 2° ed il 3°, altri due vagoni sono stati più leggermente danneggiati.

I due rotoni anteriori della macchina sono usciti dalle rotaie, sprofondandosi nel terreno

Fortunatamente il macchinista, accortosi del pericolo, ha frenato macchina e *tender*, ed ha dato il controvapore; i carri urtati non avevano freni; se no, le parti si sarebbero invertite, ed il treno passeggieri avrebbe avuto serii danni. Nessuna vittima, nessuna contusione.

I vagoni appartenevano alla ditta Cirio, che ha avuto un danno di circa 25 mila lire.

I danni della macchina sono calcolati in 15 mila lire.

Treno-Ospedale. — Venerdì ebbe luogo un interessante esperimento del treno-ospedale della Società Veneta pel trasporto dei feriti in guerra.

Il treno era composto: di una carrozza di terza classe, capace di 88 posti per viaggiatori, e trasformabili in 18 barelle per feriti; di una carrozza mista di prima e seconda classe, trasformata in alloggi per due medici e farmacista, farmacia, cucina e refettorio; di una carrozza mista di prima e seconda classe e bagagliaio, trasformata per alloggi del comandante del treno, due medici assistenti e personale inferiore.

Il convoglio partì da Roma alle ore 5.40 ant., e procedette a velocità progressiva per provare l'oscillazione delle carrozze, cioè 30 chilometri all'ora da Roma a Monterotondo, 40 fino a Borghetto, 45 fino ad Orte, 50 fino a Terni, per discendere quindi di nuovo a 30.

Rappresentava la Società Veneta il comm. ing. Paulo Fambri. Una Commissione governativa attendeva all'esperimento e di essa facevano parte: pel Ministero della guerra, il maggiore di Stato-maggiore cav. Sanguinetti ed il tenente colonnello medico cav. Tosi; pel Ministero dei lavori pubblici, i commissarii comm. Sorba e cav. Talloci; per le Ferrovie Romane, l'ispettore-capo cav. Galli e l'ingegnere di trazione signor Cousin.

Assisteva pure una rappresentanza del Sovrano Ordine di Malta, composta dal comm. prof. Ceccarelli e comm. marchese Capranica; e quale rappresentanza della Croce Rossa, l'on. deputato Maurigi e l'ing. comm. Maggiorani.

Alle ore 10 3|4 il treno giunse a Spoleto.

Nella carrozza di terza classe, trasformata, venne imbandita, nella breve ora di sosta, una refezione, al fine della quale, e mentre si ritornava a Roma, l'on. marchese Maurigi, interpretando il pensiero di tutti i presenti, brindò alla Società Veneta, che ha nel suo seno, non solo degli abili uomini tecnici, ma anche degli esimii patrioti; in nome dei quali, rispondendo l'ing. Paulo Fambri, attribuì il merito del pensiero e dell'esecuzione dell'opera al commendator Breda ed all'ing. Vanzetti.

Sul risultato dell'esperimento informeremo in seguito i lettori.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie tedesche. — Il Governo prussiano ha decisa la costruzione d'un tronco di ferrovia sui 44 chilometri che separano Rostock da Stralsund. In questa guisa, una strada ferrata strategica unirà direttamente tra loro tutti i porti del Nord e del Baltico.

Ferrovie russe. — Si ha da Pietroburgo che il Governo ha ordinato d'urgenza la costruzione di una ferrovia strategica da Pinsk a Sjabinka nel Governo di Minsk, fino a 90 miglia dalla frontiera austriaca. Forti distaccamenti di truppe furono inviati ad eseguire i lavori con grande sollecitudine.

Disastro in Germania. — Sul disastro testè avvenuto presso Heidelberg, ed annunciato nel nostro numero precedente, si hanno i seguenti particolari:

La collisione dei treni ebbe luogo il 30 maggio scorso a mezzanotte, e devesi attribuire ad una falsa manovra. L'ultimo scambio della Stazione di Heidelberg, sulla linea Heidelberg-Mannheim, venne posto in falso dallo scambiatore, che fu poi arrestato.

I due treni, l'uno proveniente da Heidelberg, l'altro da Mannheim, erano pieni di viaggiatori. Il macchinista dell'espresso di Heidelberg, avendo riconosciuto l'errore dello scambiatore, ha fatto tosto retrocedere la macchina; in quel momento giungeva a tutto vapore il convoglio di Mannheim. Un fischio, partito dalla macchina del treno di Heidelberg, risuonò in mezzo al silenzio della notte, ma troppo tardi: i vagoni, spinti con velocità vertiginosa, non potevano più esser fermati.

Vi fu un istante d'angoscia: gl'impiegati videro il pericolo; poi non vi furono che fracasso orribile, scena di desolazione, grida strazianti. Le locomotive dei due treni non erano più, dopo l'urto, che una massa informe di assi spezzati, di ruote infrante. Il *tender* del treno postale di Heidelberg era montato sulla locomotiva dell'espresso di Mannheim, e 4 o 5 vagoni erano interamente frantumati.

Ma ciò ch'era più spaventevole era lo spettacolo dei morti e feriti. Otto persone, tra le quali i due macchinisti, un conduttore ed un fuochista, furono uccise sul colpo. Dieci altre rimasero gravemente ferite, e 12 più leggermente; 23 non ebbero che contusioni. Fortunatamente si trovavano nei due treni alcuni medici, che poterono prestare le prime cure ai feriti, che vennero trasportati alla clinica dell'Università di Heidelberg.

Notizie Diverse

Lavori edilizii in Roma. — La *Libertà* del 31 maggio scrive:

In questi giorni è stata finalmente aperta quella parte delle mura della città, che dovrà costituire la nuova porta S. Lorenzo. L'apertura provvisoria servirà attualmente per il passaggio dei vagoni di materiale appartenenti all'Impresa Marotti, Frontini e C., che ha la concessione dei lavori di costruzione della nuova piazza Vittorio Emanuele all'Esquilino.

Un apposito binario metterà in comunicazione la nuova piazza colla Stazione del *tramway* di Tivoli.

I carri del materiale passeranno sotto il nuovo cavalcavia. L'impianto di questo binario non è affatto un privilegio per l'Impresa Marotti e C., ma bensì una condizione posta nel contratto.

Bonificamento dell'Agro romano. — La Commissione parlamentare per l'esame del progetto di legge sul bonificamento dell'Agro romano si è riunita giovedì scorso, sotto la presidenza dell'on. Pianciani, ed ha eletto il relatore nella persona dell'onor. Marchiori, competentissimo nella materia. Egli restringerà la relazione ai lavori della tabella A, che sono i più indispensabili. La Relazione sarà subito presentata, in modo che questo progetto di legge potrà essere discusso prima che la Camera prenda le vacanze.

Bilancio dei lavori pubblici pel 1882. — Nella seduta del 2 corrente, alla Camera dei deputati venne discusso il bilancio definitivo dei lavori pubblici pel 1882, sulla Relazione dell'on. Indelli, già accennata nel nostro numero del 17 maggio p. p.

Dopo breve discussione, in cui vennero fatte al ministro Baccarini numerose raccomandazioni e sollecitazioni per lavori progettati od in corso, però di poca importanza, il bilancio stesso rimase approvato nelle cifre complessive ammesse nella relazione Indelli.

Corpo del Genio civile. — Nella seduta del 1° corrente, il Senato discusse il progetto relativo all'ordina-

mento del Corpo reale del Genio civile, già approvato dalla Camera dei deputati.

Cannizzaro raccomandò che nel Corpo del Genio civile si mantenga sempre desto il movimento degli studii. Il miglior mezzo a ciò fare risiede nel sistema delle promozioni per merito. Egli desidererebbe che questo sistema fosse più ampiamente adottato nella nostra legge, allargando le proporzioni della scelta per merito. Osservando poi come il Corpo del Genio civile debba disimpegnare molteplici e disparate funzioni, egli vorrebbe che in detto Corpo fossero ammessi giovani distinti per studii speciali, e fosse fatta una maggior parte all'architettura, la quale vi è poco o nulla rappresentata. Fece in seguito brevi considerazioni sulla costituzione del Consiglio superiore dei lavori pubblici, riservandosi a presentare emendamenti a varii articoli.

Baccarini rispose dichiarando che accettava, in massima, le osservazioni del senatore Cannizzaro, assicurandolo che, per quanto a lui spetta, ne terrà conto nel regolamento.

Conviene nella mancanza di architetti nel Corpo del Genio civile, ma ciò è effetto della legge generale dei lavori pubblici. È suo intendimento però di costituire in Roma un Ufficio speciale di architettura pei lavori ordinarii di tutti i Ministeri.

Apertasi la discussione sugli articoli, se ne approvarono cinque senza osservazioni.

Venne poi approvato un emendamento del senatore Cannizzaro all'articolo 6, inteso a portare a cinque, invece di tre, il numero degli ingegneri-architetti che debbono essere chiamati a far parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici, come consiglieri straordinarii.

Furono infine approvati, con lievi modificazioni, tutti gli altri articoli della legge; la quale venne tosto dal Ministro ripresentata alla Camera dei deputati per la nuova approvazione.

Concessioni di derivazioni d'acqua. — Con R. Decreto del 13 aprile scorso (*Gazz. Uff.* del 1 corr.) è concessa facoltà agl'individui ed alle Società indicati nell'unito elenco di derivare le acque ed occupare i tratti di spiaggia lacuale ivi descritti. Sono 7 concessioni di derivazione d'acqua per *forza motrice* (1 prov. Alessandria, 1 Novara, 1 Massa, 1 Cuneo, 1 Genova, 1 Roma, 1 sottoprefett. Frosinone); 4 concessioni di derivazione d'acqua per *irrigazione* (1 prov. Padova, 1 Ravenna, 1 sottoprefett. Varese, 1 Lecco); ed 1 concessione per *occupazione* di spiaggia lacuale (prov. di Como).

Società industriali ed Istituti di credito. — Con R. Decreto del 7 maggio p. p. (*Gazz. Uff.* del 31), è approvato l'aumento del capitale della Società cooperativa di credito, anonima per Azioni nominative, sedente in Torino col titolo di *Banca popolare di Torino*, e colla durata di 50 anni decorrendi dal 31 agosto 1873; portando il detto capitale da lire 1,000,000 a lire 2,000,000, mediante emissione di 20,000 Azioni nuove da L. 50 ciascuna; con opportune modificazioni allo statuto sociale.

— Con R. Decreto del 4 detto mese (*Gazz. Uff.* del 1 corrente), è approvato l'aumento del capitale della Società per Azioni al portatore, sedente in Genova, col titolo di *Società ligure-lombarda per la raffinazione degli zuccheri*, e colla durata di 30 anni decorrendi dal 21 marzo 1872; portando il detto capitale da L. 7,500,000, diviso in 30,000 Azioni da L. 250 ciascuna, a L. 10,000,000, mediante emissione di 10,000 Azioni nuove da L. 250 ciascuna, con opportune modificazioni allo statuto sociale.

— Con R. Decreto del 14 detto mese (*Gazz. Uff.* del 2 corr.) è modificato quello del 16 febbraio 1882, abilitante la Società Belga, sedente in Bruxelles, col titolo di *Société Anonyme des tramways à vapeur interprovinciaux de Milan-Bergame-Crémone*, sostituendo alle parole: « Ritenuto che la Società ha eletto domicilio in Alessandria » le altre: « Ritenuto che la Società ha eletto domicilio in Milano ».

Uffici telegrafici. — Il 26 maggio p. p. in Zeiro (provincia di Verona) è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Telegrafia internazionale. — Dal 1° giugno corr., la tassa dei telegrammi per la via diretta dall'Italia alla Francia (compresa la Corsica) è ridotta da 20 a 14 centesimi per ogni parola, e quella dei telegrammi dall'Italia all'Algeria e la Tunisia da 37 a 25 centesimi, colla sopratassa fissa attuale d'una lira per telegramma.

— L'Ufficio internazionale delle Amministrazioni, residente a Berna, annunzia che, pure dal 1° giugno, la tassa pel Capo di Buona Speranza, per le vie miste (posta e telegrafo) di Madera o di Saint Vincent, varia come segue:

Pei telegrammi da rispedirsi per telegrafo da Cape-Town a destinazione:

Colonia del Capo e Gricqualand 30 centesimi per parola;
Colonia di Natal, Orange e Transvaal 50 id. id.

Pei telegrammi da spedirsi per posta fino a destinazione 50 centesimi per parola, per qualunque località.

Tali sopratasse si aggiungono alla tassa telegrafica fino a Madera od a Saint-Vincent.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Tra i valori ferroviarii, quelli soli che nella scorsa settimana abbiano dato luogo a transazioni di qualche importanza, furono le Azioni della Società delle Meridionali, che fuor dell'usato richiamarono l'attenzione dello speculatore, che le negoziò a 472 ed in fine 476.

Le Obbligazioni relative rimasero stazionarie e quasi nominali a 276.25, e così i Boni a 547.

Le Sarde, della serie A, rimaste intrattate a 272; quelle della serie B, a 275.50; le nuove a 27. Le Palermo-Trapani, prima emissione, invariate sul 278; le altre di seconda emissione, sul 278.50. Le Pontebbane nominali a 413; le Meridionali austriache a 294. Le Azioni Ferrovie Romane per qualche richiesta si tennero a 153.50.

A Parigi, le Azioni Lombarde trattate con freddezza al prezzo da 310 a 307, malgrado i cresciuti introiti delle linee a cui si riferiscono; le Obbligazioni rimasero a 289 e 288.75; le Obbligazioni Vittorio Emanuele a 278 e 280.

Le Azioni Ferrovie Romane stazionarie sul 149; le Obbligazioni a 276.

CONVOCAZIONI.

Società anonima della Ferrovia Mantova-Modena — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 20 corr. in Torino (piazza S. Carlo, 2), per la relazione del Consiglio e dei revisori, per deliberazione sul bilancio 1881, e per la nomina di amministratori e revisori pel 1882.

Società generale per le Ferrovie complementari — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 1° luglio p. v. in Roma (via di Pietra, 70), per la nomina del 15° membro del Consiglio d'amministrazione.

VERSAMENTI

Strada ferrata di Pinerolo — Gli azionisti sono invitati a fare il versamento del 6° decimo, cioè L. 25 per Azione, presso il Banco sconto e sete in Torino, dal 20 a tutto il 30 giugno corr.

Avvisi d'Asta

Il 13 corr., presso la Deputazione provinciale di Salerno, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori straordinarii occorrenti, sulla strada Contursi-Gange, per la variante all'Eliceto, per il presunto importo di L. 76,199.67. Lavori da eseguire entro 24 mesi dalla consegna. Deposito interinale L. 3,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue in numerario o rendita D. D.

— Il 15 detto mese, presso la Direzione del Genio militare di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di casermette per artiglieria nell'ex- Foro Boario in Torino, per l'importo di L. 245,550. Lavori da eseguire entro 300 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 25,000 in contanti o rendita D. P.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Direzione medesima, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, por l'appalto dei lavori di miglioramento e manutenzione dei fabbricati militari di Venaria Reale, per l'importo di L. 14,500, ribassato di L. 25.90 p. 0[0] nell'incanto precedente. Lavori da eseguire entro 120 giorni dalla consegna. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Cappadocia (prov. di Aquila), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria detta di *Colle Castagno*, che dalla frazione Petrella mette al confine di Tagliacozzo, della lunghezza di m. 4,525.53, per l'importo di lire 63,100. Lavori da eseguire entro 2 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 3,000, cauzione definitiva L. 6,000, ambedue in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Mantova, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di difesa frontale del tratto inferiore del Froldo Cavallarolo, tra i segnali 69 e 71 a destra di Po, in Comune di Mottaggiana, per la presunta somma di L. 153,190. Lavori da eseguire entro 70 giorni dalla consegna. Deposito interinale L. 7,700, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Il 16 detto mese, presso il Municipio di Genova, si terrà un'asta per l'appalto della pavimentazione di alcuni tratti di vie interne della città, per l'importo di L. 45,000. Deposito cauzionale L. 5,000, oltre L. 600 per spese d'asta e contratto, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Barcellona Pozzo di Gotto (prov. di Messina), si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di rialzo e rinforzo delle vecchie bastie esistenti lungo la sponda sinistra del torrente Longano, da Cumà al Mare, per il presunto importo di L. 52,404.40. Lavori da eseguire entro 6 mesi dalla consegna. Deposito interinale lire 1,000, cauzione definitiva L. 5,000, ambedue in valuta legale o rendita D. P.

— Il 17 detto mese, presso il Ministero di grazia e giustizia in Roma, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un piccolo braccio di fabbrica nella parte settentrionale del Palazzo di Firenze, nei locali interni verso il giardino, per la complessiva somma di L. 29,800. Lavori da eseguire entro un anno dalla consegna. Deposito interinale L. 1,500, cauzione definitiva L. 3,000, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Napoli, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione di alcuni fabbricati nel poligono d'artiglieria in Persano, per la complessiva somma di L. 62,000. Lavori da eseguire entro 730 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 6,200 in contanti o rendita D. P.

— Il 21 detto mese, presso la Direzione delle costruzioni navali del 1° dipartimento marittimo (Spezia), si procederà al definitivo deliberamento per la provvista di legname abete del Baltico o del Nord America, in diminuzione della complessiva somma di L. 120,081.17, così ridotta pel ribasso già offerto. Deposito cauzionale L. 13 000 in numerario o rendita D. P.

Appalti deliberati.

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto, per conto dell'Impresa Bottelli e C., i ponticelli occorrenti alla ferrovia Parma Spezia.

G. PASTORI *Direttore-proprietario, responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

20ª Settimana. — *Dal* 14 *al* 20 *maggio* 1882.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1882	1,539.—	453,963.97	294.97
Settimana corrisp. nel 1881.	1,446.—	481,086.75	332.70
Differenze nei prodotti della settimana 1882. . . .	+ 93.—	— 27,122.78	— 37,73
Introiti dal 1° gennaio 1882	1,515.30	8,749,133.32	5,773 86
Introiti corrisp. nel 1881	1,446.—	9,032,270.50	6,246 38
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1882 . . .	+ 69.30	— 283,137.18	— 472.52
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1882.	1,338.—	230,725.21	172.44
Settimana corrisp. nel 1881.	1,285 —	227,455.30	177 01
Differenze nei prodotti della settimana 1882	+ 53 —	— 3,269.91	— 4.57
Introiti dal 1° gennaio 1882.	1,338.—	4,428,911.56	3,310.10
Introiti corrisp. nel 1881 .	1,277.67	4,413,782.30	2,454.56
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1882	+ 60.33	+ 15,129.26	— 144.46

Strade Ferrate Romane

11ª Settimana — *Dal* 12 *al* 18 *marzo* 1882.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. esercit	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	624,498.80	19,371.29
Settimana corrisp. del 1881.	1,681	688,916.97	21,369.55
Differenza (in più . . .	—	—	—
Differenza (in meno . . .	—	64,418.17	1,998.26
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 18 marzo 1882.	1,681	6,253,120.40	17,633.20
Periodo corr. 1881	1,681	6,414,211.08	18,094.46
Aumento	—	—	—
Diminuzione	—	161,090.68	461.26

(*) Media annua.

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di aprile 1882

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	30,284,48	11,713,14	9,069,96
Piccola Velocità	10,387,35	562,60	4,229,62
Totali . .	40,671,83	12,275,74	13,299,58

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti del mese di dicembre 1881.

(depurati dalle tasse governative).

QUALITA' DEI TRASPORTI	LINEA VICENZA-SCHIO Importo	LINEA TREVISO-VICENZA e PADOVA-BASS. Importo	LINEA CONEGLIANO-VITTORIO Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori . . .	9,319.09	32,327.74	3,791.01	45,437.84
Bagagli e cani . .	109.76	535.22	78.91	723.92
Merci a grande vel.	1,069.45	5,006.78	2,077 25	8,153.48
Merci a piccola vel.	10,914.96	31,205.73	2,726.30	44,846 99
Introiti diversi . . .	533.58	1,020.07	381.58	1,935.23
Totale . . .	21,946.84	70,095 54	9,055 08	101,097.46

ANNUNZI.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO D'ASTA

Caffè ristoratore alla nuova Stazione di LECCO

L'affitto decorrerà dall'epoca in cui verrà aperta al pubblico servizio la nuova Stazione.

Per concorrere all'asta occorre il deposito in danaro o cartelle di rendita al corso di Borsa della giornata in L. 80.

L'asta si farà a schede segrete, contenenti offerte in aumento al canone annuo d'affitto di L. 700, e la cui apertura seguirà il 19 Giugno 1882 alle 2 pom., presso gli Uffici della 2ª Divisione Traffico in Milano.

La presentazione delle offerte dovrà farsi non più tardi del 17 Giugno 1882.

Per le condizioni di dettaglio gli aspiranti ponno consultare il relativo avviso al pubblico capitolato d'oneri, presso l'Ufficio Centrale del Traffico della 2ª Divisione in Milano, nonchè presso la Stazione di Lecco.

Milano, li 19 Maggio 1882.

SOCIETÀ ITALIANA PER IL GAZ

(Prima Pubblicazione).

Si avvisano i signori Azionisti della Società Italiana per il Gaz che l'Assemblea generale straordinaria indetta pel giorno 3 Giugno 1882, è convocata invece *pel giorno 20 Giugno* 1882 *ore una pomeridiana* negli Uffici della Società stessa in Torino, Piazza S. Carlo, N. 5, col seguente nuovo

ORDINE DEL GIORNO:

1. Comunicazione dei nuovi Statuti, e relativo Decreto R. di approvazione 30 Marzo 1882.
2. Nomina di sette Azionisti che devono comporre il Consiglio d'Amministrazione.
3. Nomina della Commissione di 3 revisori dei conti per l'esercizio 1882.
4. Proposta di concorso per l'Esposizione Italiana del 1884 in Torino.

Il deposito delle Azioni per ottenere il biglietto d'ingresso alla sala dell'Adunanza, dovrà essere effettuato non più tardi delle ore 4 pom. del giorno 19 Giugno p. v.

Torino, li 26 Maggio 1882.

Il ff. di Presidente del Consiglio d'Amministrazione.

ANNI	QUINTALI	ANNI	QUINTALI
1864	16,000	1873	363,000
1865	20,000	1874	329,000
1866	70,000	1875	336,000
1867	40,000	1876	403,000
1868	72,000	1877	516,000
1869	92,000	1878	391,000
1870	75,000	1879	329,000
1871	86,000	1880	462,000
1872	229,000	1881	593,000

ALLA STAZIONE DI BERGAMO	al quin.	
Cemento idr. a lenta presa L.	1	80
Detto a rapida presa . . . . »	3	»
Detto a rapida presa (Qual. sup.) »	4	»

ALLA STAZIONE DI PALAZZOLO	al quin	
Calce idr. di Palazzolo . . . L.	2	50
Cemento idr. Portland . . . . »	5	»
Detto Portland (Qual. sup.) »	7	»

Le **LIVRET-CHAIX** CONTINENTAL du mois courant est en vente dans ses gares et les librairies, et chez MM A. CHAIX et C., rue Bergère, 20, Paris.

1.er vol. Services français; avec cartes générales coloriées, des chemins de fer de la France et de l'Algérie. Prix: 1 fr. 50.

2.e vol. Services étrangers, trains français desservant les frontières, et services franco-internationaux, avec carte générale des chemins de fer du Continent. Prix: 2 francs. (Pour se rendre à l'étranger des divers points de la France, le voyageur n'a pas besoin de recourir au volume contenant les services français).

Chaque volume renferme, en outre, un guide-sommaire indiquant les principales curiosités à voir dans les villes importantes, les stations balnéarsie etc.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO
Vendita di Materiali fuori d'uso

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA, PISTOIA e SAMPIERDARENA:

ACCIAIO vecchio in guide e ritagli di guide	Chilogr.	57,700	circa
FERRO vecchio in pezzi grossi e piccoli e in guide e ritagli di guide .	»	3,863,500	»
GHISA vecchia da rifondere in oggetti diversi rotti e in cuscinetti di giunzione mod. diversi . . .	»	1,028,100	»
ROTTAMI d'acciaio e ferro in lingue o punte e cuori per crociamenti	»	3,000	»
TORNITURA e limatura d'acciaio	»	8,100	»

LAMIERA di ferro inservibile, tornitura e limatura di ferro, e zinco vecchio da rifondere. — Quantità diverse.

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **10 giugno 1882.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 12 successivo alle ore 2 1[2 pom.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell' aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano le 500 tonnellate, sarà accordato per l'esportazione un giorno di più per ogni altre 50 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di GENOVA, BRESCIA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 21 maggio 1882.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO

REVUE BRITANNIQUE

REVUE INTERNATIONALE.

Sommaire des matières contenues dans la livraison de mai 1882 :

TORINO — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, Via Finanze, 13.

G. Pontoni Dirett. propr. responsab.

20 GIUG. 82

ANNO XV. Mercoledì 14 Giugno 1882. N. 24.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . : . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — Torino.

LA FERROVIA NOVARA-PINO

(Continuazione e fine — V. N. 23).

Dal Lago Maggiore, giugno 1882.

I manufatti di piccola luce, che ammontano a 270 in tutta la linea, sono quasi ultimati, e mentre ne sono ancora da costruire pochissimi in alcuni tronchi, quelli eseguiti mancano soltanto in buona parte delle opere di finimento; le quali d'altronde non hanno alcuna influenza sull'apertura della ferrovia al pubblico esercizio. Di questi manufatti, parecchi sono ragguardevoli per importanti presidii di fondazione, altri per l'obliquità, alla quale si è provveduto, talvolta coll'apparecchio elicoidale, in parecchi col sistema degli archi ratti spostati, collegati da pezzi di pietra da taglio. I manufatti di aperture maggiori e molteplici sono complessivamente 22, e varii, oltrecchè per ampiezze e numero di luci, per entità e difficoltà di fondazioni; essi consistono, al solito, in arcate o travate ad una sola campata, attraversanti corsi d'acqua o insenature: o in viadotti murarii a più arcate valicanti avvallamenti o burroni; o infine in alti sovrapassaggi a continuità di strade o di corsi d'acqua attraverso a profonde trincee.

Fra quelli ad un'arcata, complessivamente in numero di 5, è rimarchevole il ponte sul Bardello, di m. 14 di luce; il quale, ubicato sopra terreno argilloso, ha speciali e importanti presidii di fondazione, costituiti da muratura di smalto, sostenuta e rinchiusa da palificata in legname. — I ponti ad una travata in ferro sono pure 5, e valicano i torrenti Caldè, Trigo, Muceno, fra Laveno e Cermignaga, il fiume Giona a Maccagno, ed il Rio Dirinella al confine. Di luci diverse fra i m. 18 e 30, i residui 4; la travata sul Giona ha m. 41.50 di luce libera.

I viadotti sotto la via sono 10, e 2 quelli che l'attraversano superiormente; e fra i primi sono rimarchevoli: il viadotto di Pombia, di 8 arcate di m. 14 di apertura; il ponte-viadotto sul Boesio, con una vôlta centrale di m. 14 e due laterali di m. 6; il viadotto sul Rio Molinara, di 3 luci di m. 12; ed il ponte-viadotto di Germignaga e della Tresa presso Luvino, costituito da due travate in ferro, di cui una sul fiume di m. 45 di apertura, e da 4 arcate in muratura.

Anche tutte queste opere sono costruite fino al livello del piano stradale, fatta sola eccezione del viadotto di Germignaga sopra indicato, il quale, eseguito in parte, sarà ultimato entro il prossimo luglio.

Superiore di gran lunga a tutte le opere retroindicate, quantunque sieno esse pure d'importante rilievo, sta ragguardevolissimo, come è noto, il ponte a travate in ferro, che valica a Sesto-Calende il fiume Ticino: manufatto, che è costituito da una travatura in ferro, lunga m. 265, alta m. 11, larga m. 9.30 fra gli assi delle travi principali, formante due cavità tubulari sovrapposte, entro le quali devono transitare due linee ferrate, la Novara-Pino e la Milano-Arona, ed al disopra la strada provinciale carreggiabile del Sempione. La travatura è sorretta, oltrecchè dalle spalle, da due pile intermedie in muratura, infisse a profondità di oltre m. 20 sotto il livello della *ma-*

gra per le pile, e di poco minore per le spalle, col sistema delle fondazioni tubulari ad aria compressa.

Sarebbe non facile, ma gradito còmpito quello di fare una dettagliata descrizione di questo importante manufatto; ma, oltrecchè il dubbio di abusare della cortese ospitalità del *Monitore*, lo sconsiglia la circostanza, che altre recenti pubblicazioni vi hanno provveduto; mentre la *Perseveranza*, nel suo numero del 19 scorso maggio, con un'appendice scritta da egregio e noto professore di costruzioni, ne ha fatta diffusa descrizione; e la Direzione dei lavori residente ad Arona ne ha registrata un'altra in una *Guida ai lavori della Novara-Pino*, che ha testè allestita a scorta dei tecnici numerosi, che visitano in questi mesi le opere di questa linea; ed infine una diligentissima relazione, apparsa nel n. 22 del *Giornale dei lavori pubblici*, contiene tutti i particolari dell'applicazione della luce elettrica mediante lampade Swan, che venne effettuata di recente nelle camere di lavoro della fondazione delle pile e spalle del ponte stesso.

Una nuova descrizione sarebbe quindi superflua; poichè, se è vero che la travatura del ponte sul Ticino offre ai tecnici competenti ampio campo di osservazioni, non è però essa l'intento di questo scritto, nè ve ne sarebbe opportunità, limitandoci noi ad esporre lo stato d'avanzamento dei lavori che costituiscono il manufatto; accennando solo di volo (riguardo alle indicazioni contenute nell'appendice summenzionata della *Perseveranza*) che le profondità sotto il livello di *magra*, toccate dai cassoni nelle fondazioni delle pile, avendo raggiunti m. 22, a scacciare da esse l'acqua ed a tenere in modo sicuro asciutta la camera di lavoro, occorse una pressione superiore a quella indicata, mentre essa toccò, infatti, atmosfere 2.7; che, in secondo luogo, la collocazione delle camere di equilibrio in basso, ammissibile in cassoni di considerevoli dimensioni come quelli del ponte della Riviera dell'Est a Nuova York, ha degli inconvenienti gravissimi, facili ad immaginarsi nei cassoni di sezione orizzontale limitata; e che inoltre l'esperienza farebbe dubitare della bontà di questo sistema, mentre si verifica talvolta che l'operaio è *preso dalla pressione*, come si suol dire, appena toccata l'uscita, e se questa è all'aperto, l'operaio può avere facili ed immediati soccorsi, mentre se è in fondo alla scala che scende nel tubo collegante il soffitto della camera di lavoro con quella di equilibrio, egli viene a trovarsi in condizioni di molto maggiore gravità.

Ciò detto, quasi in parentesi, ecco lo stato d'avanzamento delle varie parti di lavoro. — Fondate intieramente la spalla verso Pino e le due pile, le murature sono portate fino al piano di posa della travata nella detta spalla e nella pila vicina, e gli sono prossime nell'altra pila.

Alla spalla Novara si sta eseguendo la fondazione del cassone, che ha raggiunto la profondità di circa m. 5 sotto la *magra*, ed ha costrutta sul cielo della camera di lavoro altrettanta altezza di muratura. La illuminazione elettrica, che, come si è accennato, vi è applicata, funziona regolarmente.

La montatura della travatura è completa nella travata verso Pino, ed è incominciata nella travata centrale; i ferri della prima sono pronti all'officina di Castellammare dell'Impresa Industriale, nella quale è in corso la pesatura di essi, dopo la quale saranno spediti.

Dal complesso delle condizioni esposte nello stato dei lavori di questo manufatto, è consentito di presumere che l'opera concorde dell'attività dell'Impresa e della diligenza del personale dirigente otterrà un risultato di sollecita ultimazione.

Lungo la linea, oltre alla Stazione internazionale di Luvino, sono fissate 11 Stazioni, fra le quali importanti quelle di Sesto-Calende e di Laveno per le diramazioni che vi si immettono. I numerosi fabbricati che le costituiscono sono dappertutto intrapresi ed avanzati; ed anche nella Stazione di Luvino, dove essi ammontano al numero di 19, tutti, meno due e di lieve entità, sono coperti dal tetto; e questi, come in tutte le altre Stazioni, richiedono non lungo lavoro per essere compiti. Dei 70 caselli e delle 19 garette di guardia, che sono distribuiti lungo la linea, la massima parte è già costruita, ed i pochi residui sono in corso di esecuzione.

Altrettanto può dirsi delle opere di sostegno e difesa; poichè, compite riguardo ai muri a valle, sono in istato avanzatissimo pei muri di sostegno a monte in alcune trincee più rilevanti, ultime scavate.

Infine i materiali e meccanismi d'armamento della via e dei piazzali, già in buonissima parte provveduti dall'Impresa fornitrice cav. L. Medici, sono distribuiti o in corso di distribuizione nei varii cantieri della linea prescritti, e l'Impresa Nelli, già imprenditrice dei lavori del tronco 6.°, che ne ha assunto in appalto la posa, potrà agevolmente collocarli in opera nei varii tronchi, appena essi avranno completata la piattaforma stradale.

La esposizione di questi ragguagli, la esattezza dei quali non può essere posta in dubbio trattandosi di fatti e di dati esposti al pubblico, facilmente suscettibili di controllo, varrà a dimostrare come sia soddisfacentemente avanzato lo stato della linea intera, e come non sia eccessiva larghezza il prevedere che, se circostanze imprevedibili non vi si oppongono, essa possa venire aperta all'esercizio entro l'ottobre prossimo.

Ciò sembra conveniente di portare, corredato da dati di fatto, a pubblica notizia, non tanto per rettificare previsioni inesatte registrate in alcune corrispondenze giornalistiche recenti, già contraddette da au-

torevoli informazioni, quanto perchè si conoscano le effettive condizioni di una costruzione ferroviaria, alla quale sono collegati importanti interessi della Nazione italiana; e perchè non é forse inutile di porre in rilievo che, se questa linea dovette, per circostanze speciali e per incagli ineluttabili, essere studiata e costruita in ritardo, e non potè quindi verificarsi il fatto desiderato che ambedue gli accessi alla grande galleria del Gottardo, dall'Adriatico e dal Mediterraneo, fossero aperti, contemporaneamente con essa, alla corrente dei commerci per retribuire il largo concorso tributato dal nostro paese al traforo della catena delle Alpi Elvetiche, la linea Novara-Pino non fu e non è certo trascurata, mentre nelle sue opere l'attività più indefessa cerca di vincere il tempo onde raggiungerne al più presto possibile la ultimazione, la quale con ragionevole previsione sarà un fatto compiuto fra pochissimi mesi.

Ing. F. N.

Avvertenza. — Nella prima parte di questo articolo, pubblicata nel precedente n. 23, sono incorse le due seguenti inesattezze, che giova correggere: l'una, che alla indicazione della data relativa al cominciamento della galleria di Laveno fu omessa al mese l'aggiunta dell'anno, cioè il 1881; la seconda, che deve togliersi l'aggettivo numerico *due* alle perforatrici che si dicono doversi incontrare nella galleria inferiore.

La Direzione.

PRODOTTI FERROVIARII MENSILI

(Febbraio 1882).

Dalla Direzione generale delle Strade ferrate presso il Ministero dei lavori pubblici abbiamo solo in questi giorni ricevuto il prospetto dei prodotti del mese di febbraio 1882, confrontati con quelli del febbraio 1881, ed in relazione ai precedenti (*).

Il prodotto generale del detto mese di febbraio 1882 ascese a L. 13,508,420, composto come segue:

Viaggiatori	L.	5,231,243
Bagagli	»	209,744
Merci a grande velocità	»	1,178,946
Id. a piccola velocità	»	6,816,610
Prodotti diversi	»	71,877
Totale	L.	13,508,420

(*) V. *Monitore*, N. 21 a. c.

Tale prodotto va poi ripartito come segue:

			1882		1881
Ferrovie dello Stato	Alta Italia	L.	6,862,110	L.	6,642,940
	Romane	»	2,382,810	»	2,470,514
	Calab.-Sic.	»	960,356	»	866,756
» di diverse Società esercìte dallo Stato		»	1,260,123	»	1,219,761
» Meridionali		»	1,656,310	»	1,776,736
» Venete		»	77,366	»	69,495
» Sarde		»	108,398	»	84,119
Ferrovie diverse		»	200,947	»	143,541
	Totale	L.	13,508,420	L.	13,273,862

Si ebbe dunque nel febbraio 1882 un aumento complessivo di L. 234,558 in confronto del 1881. — Aumentarono: l'Alta Italia con L. 219,170; le Calabro-Sicule con L. 93,600; (le Ferrovie diverse con L. 57,406); le Ferrovie di Società diverse esercite dallo Stato con L. 40,362; le Sarde con lire 24,279; e le Venete con L. 7,871. — Diminuirono invece le Meridionali con L. 120,426; e le Romane con L. 87,704.

I prodotti poi dal 1° gennaio a tutto febbraio 1882, confrontati con quelli dell'eguale periodo del 1881, furono i seguenti:

			1882		1881
Ferrovie dello Stato	Alta Italia	L.	13,565,161	L.	12,575,403
	Romane	»	4,658,344	»	4,698,545
	Calab.-Sic.	»	1,886,966	»	1,945,270
» di diverse Società esercìte dallo Stato		»	2,579,495	»	2,595,811
» Meridionali		»	3,498,001	»	3,629,872
» Venete		»	161,018	»	144,757
» Sarde		»	224,108	»	179,917
Ferrovie diverse		»	424,956	»	303,456
	Totale	L.	26,998,049	L.	25,873,031

Si ebbe dunque nel 1° bimestre 1882 un aumento complessivo di L. 1,125,948 in confronto del 1881. — Aumentarono: l'Alta Italia con L. 989,758; le Società diverse esercìte dallo Stato con L. 183,684; le Ferrovie diverse con L. 121,566; le Sarde con L. 44,191; e le Venete con lire 16,231. — Diminuirono invece le Meridionali con lire 131,871; le Calabro-Sicule con L. 58,304; e le Romane con L. 40,201. —

Devesi qui notare che la lunghezza totale delle linee in esercizio, che nel febbraio 1881 era di chil. 8,807, ascendeva invece nel febbraio 1882 a chil. 9,042; essendosi in questo mese aggiunti altri chil. 79 pei due nuovi tronchi Pietra-Elcina-S. Giuliano del Sannio (47) e Termoli-Lavino (32), delle Ferrovie Meridionali, ai chil. 8,963 ch'erano nel gennaio 1882. — E la lunghezza media, che nel febbraio 1881 era di chil. 8,715, ascendeva nel febbraio 1882 a chilometri 8,912. —

Il prodotto chilometrico delle diverse linee in esercizio nel febbraio 1882, confrontato con quello del 1881, fu il seguente:

			1882		1881
Ferrovie dello Stato	Alta Italia	L.	2,628	L.	2,544
	Romane	»	1,416	»	1,468
	Calabro-Sicule	»	715	»	679
» di diverse Società esercìte dallo Stato		»	1,347	»	1,304
» Meridionali		»	1,095	»	1,225
» Venete		»	564	»	507
» Sarde		»	278	»	229
Ferrovie diverse		»	612	»	552
	Media complessiva	L.	1,511	L.	1,522

Si ebbe dunque nel febbraio 1882 una diminuzione media complessiva di L. 11. — Diminuirono: le Meridionali con L. 120; le Romane con L. 52. — Aumentarono invece: l'Alta Italia con L 84; le Ferrovie diverse con L. 60; le Venete con L. 57; le Sarde con L. 49; le Ferrovie di Società diverse esercite dallo Stato con L. 43; e le Calabro-Sicule con L. 36.

Finalmente il prodotto chilometrico dal 1° gennaio a tutto febbraio 1882, confrontato con quello del 1° bimestre 1881, fu il seguente:

		1882	1881
Ferrovie dello Stato	Alta Italia	L. 5,195	L. 4,816
	Romane	» 2,769	» 2,793
	Calabro-Sicule	» 1,405	» 1,528
» di diverse Società esercite dallo Stato		» 2,758	» 2,562
» Meridionali		» 2,352	» 2,503
» Venete		» 1,175	» 1,056
» Sarde		» 576	» 490
Ferrovie diverse		» 1,295	» 1,167
Media complessiva		L. 3,029	L. 2,968

Si ebbe dunque nel 1° bimestre 1882 un aumento chilometrico medio complessivo di L. 61. — Aumentarono: le Ferrovie dello Stato con L. 379; le Ferrovie di Società diverse esercite dallo Stato con L. 196; le Ferrovie diverse con L. 128; le Venete con L. 119; e le Sarde con L. 81. — Diminuirono invece: le Meridionali con L. 154; le Calabro-Sicule con L. 123; e le Romane con L. 24.

FERROVIA DEL GOTTARDO

DECIMO RAPPORTO della Direzione e del Consiglio d'amministrazione all'Assemblea generale degli azionisti del 20 *maggio* 1882.

(Continuazione — vedi N. 23).

V. *Costruzione della linea* (seguito).

Le gallerie della linea del Gottardo, anche prescindendo dal gran tunnel, hanno ancora una lunghezza complessiva di 24,000 m., e costituiscono la parte più importante dei lavori.

In queste gallerie restavano da eseguire, alla fine dell'anno, gli sgombri seguenti, concentrati sulle quattro elicoidali del lato sud:

Gallerie	*Allargamento in calotta*	*Sgombro dell'o strozzo*
Freggio	M. 21	M. 11
Prato	» 3	» —
Piano Tondo	» 53	» 59
Travi	» 36	» 98

Fu poscia deciso di modificare ancora alcuni profili, per facilitare l'allargamento delle gallerie pel secondo binario, quale non deve eseguirsi che allorquando l'esercizio ad binario non fosse più possibile. Laonde gli sgomberi nelle gallerie aumentarono notevolmente, ancora al 31 dicembre 1881, e per le due , in:

Gallerie	*Allargamento in calotta secondo un nuovo tipo*	*Rivestimenti*
Pfaffensprung	M. 35	M. 45
Leggistein	» 43	» 43
Naxberg	» 439	» 262
Freggio	» 32	» 387
Prato	» 418	» 305
Piano Tondo	» 84	» 322
Travi	» 59	» 502
	M. 1,110	M. 1,866

Furono prese le misure necessarie affichè i lavori non possano ritardare l'apertura dell'esercizio al 1° giugno 1882.

Meno ciò, tutte le gallerie grandi e piccole erano compiute, così sulla linea principale, come su quella del Monte Cenere, e non restavano da farsi che alcuni lavori di finimento, come ricongiunzioni e rassettamento delle parti non rivestite.

Per quanto riguarda il tunnel del Gottardo, si può constatare che i lavori, per la lunghezza di m. 14,944, formanti l'oggetto dell'Impresa Favre, furono sufficientemente compiuti nel 1881, in modo che la sezione Göschenen-Airolo potesse essere aperta il 1° gennaio 1882 all'esercizio provvisorio, tanto pei viaggiatori, quanto per le merci.

In totale, durante il 1881, nella sezione libera del gran tunnel, e non compresi gli sgombri per l'impianto delle murature, si è sgombrato un cubo totale di 71,145 m. c., corrispondente ad una lunghezza di 1,577 m. di tunnel.

Ne risulta che i termini di compimento stabiliti nel programma della Convenzione addizionale del 1875 furono superati colle seguenti quantità per le diverse suddivisioni dei cantieri:

Cantiere	*Compimento secondo il programma del 1875*	*Compimento effettivo*	*Ritardo di mesi*	
Galleria di direzione	1 gennaio 1880	Fine febbraio 1880	2	
Allargam. in calotta	1 maggio »	Fine agosto »	4	(1)
Cunetta di strozzo	1 giugno »	Fine marzo 1881	10	(2)
Strozzo	1 settemb. »	Ottobre »	13 1/2	(2)
Vôlta	1 agosto »	Novembre »	15 1/2	
Piedritti	1 ottobre »	» »	13 1/2	
Compimento	id. »	Fine novemb. »	14	
Binario	id. »	Fine dicemb. »	15	

(1) Se si tien conto di m. 58 compiuti soltanto nel 1881, il ritardo fu di mesi 14 1/2.

(2) M. 78 non furono compiuti che nel settembre 1881, il che costituirebbe un ritardo di mesi 15 1/2.

— Per ciò che concerne la *temperatura*, il *rinfrescamento*, l'*umidità dell'aria* e la *ventilazione* nel tunnel del Gottardo, noi ci permettiamo di far seguire alcuni dati basati sulle osservazioni fatte finora, ma che, sotto certi rapporti, non possono ancora presentare un carattere definitivo, visto che per ciò è indispensabile di estendere vieppiù il campo delle osservazioni.

La *temperatura* dell'aria nelle due sezioni del tunnel dipende dalla corrente naturale dominante. La corrente del sud rinfresca la parte sud e riscalda la parte nord: il rovescio accade quando regna la corrente nord. Nella parte centrale, le oscillazioni della temperatura erano del tutto insignificanti; non fu che dall'agosto, epoca in cui furono tolti la maggior parte degli assiti, che si produsse un rinfrescamento sensibile in quella parte, cioè da 30°.4 in

luglio a 28°.9 in agosto, a 27°.4 in settembre, ed a 20°.5 al principio di novembre. La temperatura *media della roccia* in tutta la galleria era da principio di 23°.43; la temperatura *media dell'aria* in tutta la galleria era invece di 21°69 nel pomeriggio del 29 febbraio 1880 dopo l'incontro, di 19°.30 l'11 febbraio 1881, e di 14°.15 il 24 febbraio 1882. Queste cifre, che si riferiscono allo stesso mese dei tre anni, provano in modo evidente l'abbassamento della temperatura in tutto il tunnel.

Le condizioni *d'umidità* dell'aria del tunnel, che esercitano sì grande influenza sulla salute degli operaj che lavorano nella galleria, si sono notevolmente migliorate dopo il compimento dei lavori. Mentre l'umidità relativa nella parte centrale era nel febbraio da 98 a 100 0[0, essa cade attualmente anche ad 81 0[0; però s'accresce rapidamente verso il centro della *metà sud*, ove si eleva ancora da 95 a 100 0[0.

Quanto alla *ventilazione*, abbiamo già indicato nel precedente Rapporto i principii giusta i quali la corrente d'aria naturale si muove nel tunnel. Le osservazioni fatte poscia hanno dimostrato la giustezza di questi principii. La corrente d'aria naturale nel tunnel è la conseguenza della differenza della pressione (densità) dell'aria dai due lati del tunnel, pressione che varia con l'*altezza del barometro* la *temperatura* e l'*umidità*. La corrente d'aria viene dal lato ove si ha la più forte pressione, e cresce in un certo rapporto come la differenza delle pressioni. La colonna d'aria di 36 m. d'altezza, risultante dalle posizioni rispettive delle testate del tunnel, non influisce in modo considerevole sulla corrente d'aria: essa non può che aumentarne o diminuirne la velocità, secondo ch'essa è più o meno pesante dell'aria esterna, e per le ragioni suesposte, è la corrente del nord o quella del sud che regna. Gli ostacoli alla circolazione dell'aria sono la *dilatazione* dell'aria entrante, prodotta dal calore del tunnel, e la *resistenza dovuta allo sfregamento* contro le pareti del tunnel.

È stato dimostrato da calcoli basati sull'osservazione, ma i cui sviluppi ci condurrebbero troppo lungi, che nell'intervallo dal 29 febbraio (incontro delle due sezioni) al 14 aprile 1880, non è penetrato nel tunnel, in seguito alle considerevoli resistenze prodotte dallo sfregamento, che 0.007 in media del volume d'aria che vi sarebbe passato, *se non v'era ostacolo, nè sfregamento.* Dal 18 settembre all'11 febbraio 1881, la proporzione si elevò a 0.019, ossia 2.7 volte più; e nel febbraio 1882, dopo il toglimento di qualunque ostacolo, a 0.08, cioè 4.2 volte di più. Quando l'osservazione avrà fissati questi coefficienti in modo più esatto, si sarà in grado di calcolare in ogni tempo, mediante osservazioni meteorologiche fatte a Göschenen ed Airolo, la *direzione* e la *forza* della corrente d'aria traversante il tunnel.

Ma, per rendersi conto delle condizioni di ventilazione, importa egualmente di determinare il *cambiamento* nella direzione della corrente, cambiamento risultante dalle circostanze atmosferiche, attesochè al momento in cui quest'ultime si producevano, poteva sino ad un certo punto sopravvenire una fermata nella ventilazione. Per farsi dunque, a tale riguardo, un'idea delle condizioni future della ventilazione, si può servirsi, quale base statistica, delle osservazioni meteorologiche fatte sulla corrente d'aria per varii anni, a Göschenen ed Airolo, e poscia anche nel tunnel.

Applicando al 1881 questi dati, come pure il coefficiente 0.08 indicato più sopra, si giunge a questo risultato: che, durante quell'anno e nel tunnel compiuto, la velocità *massima* della corrente sarebbe stata, per un giorno d'ogni mese, di m. 3.74 in media; la velocità *minima* di m. 0.61 in media; che vi fu *corrente del nord* per 191 giorni, con una velocità media di m. 2.61, *corrente del sud* per 87 giorni con una velocità media di m. 2.22, e *corrente alternativa* per 87 giorni. La corrente del nord predomina, e precisamente durante i mesi di estate da maggio a settembre, condizione favorevolissima. Un cambiamento semplice si è prodotto 37 volte durante l'anno; un cambiamento doppio 18 volte, estendendosi a 36 giorni; un cambiamento triplo una volta in tre giorni; ed un cambiamento quadruplo 2 volte in 8 giorni. Il cambiamento semplice della corrente d'aria non ha importanza, poichè esso non si estende che ad una piccola frazione della giornata, e l'aria entrante porta nel tunnel un pronto risanamento dell'atmosfera viziata dalla miscela di gas nocivi (principalmente l'acido carbonico e l'ossido di carbone). Per il movimento attuale nel tunnel del Gottardo, basta una velocità della corrente di 1 m. per purificare tutta la galleria una volta al giorno; e fu solo recentemente che si riconobbe che una velocità di 2 m. era sufficiente per il tunnel del Moncenisio in pieno esercizio e posto in condizioni incomparabilmente meno favorevoli; ora, come vedemmo più sopra, la velocità della corrente d'aria nel tunnel del Gottardo è di molto superiore (m. 261 e 2.22 secondo la direzione).

Anche quando i cambiamenti si seguono rapidamente, la ventilazione non cessa per questo; solo nel caso ch'essa fosse contrariata da cambiamenti successivi di circa 4 giorni, potrebbe darsi che si giungesse al limite delle condizioni in cui l'atmosfera del tunnel non è quasi più respirabile. Nondimeno questo caso non potrebbe presentarsi più di una o due volte all'anno, e sarebbe poi facile di evitarlo, sospendendo, durante questi giorni sfavorevoli, il servizio dell'uno o dell'altro dei treni di merci. Insomma si può conchiudere, che le condizioni di ventilazione del tunnel del Gottardo sono naturalmente assai favorevoli, e che non si farà sentire la necessità dei mezzi artificiali. Si può anche trarre la conclusione da fatti facili a provarsi, che, dal punto di vista della ventilazione naturale, il tunnel del Gottardo è in una condizione due volte più vantaggiosa di quella del Moncenisio; che quello, in seguito alle sue propizie condizioni di declivio, è posto, per quanto riguarda la corruzione dell'aria colle locomotive, a 7.4 volte più favorevolmente di questo; che insomma, nel tunnel del Gottardo non si ha a lottare che con 0.27 od 1[4 delle difficoltà di ventilazione esistenti nel tunnel del Moncenisio, mentre in quest'ultimo non si è presa finora alcuna disposizione efficace per secondare la ventilazione naturale.

— Per quanto concerne le nostre relazioni di diritto coll'Impresa L. Favre, abbiamo indicato nel precedente Rapporto di gestione che un giudizio arbitrale aveva condannato la nostra Società a pagare le spese della prima e della seconda ricostruzione al chil. 2800.

Noi ci appellammo da questo giudizio al Tribunale federale, domandandone la cassazione. Ed il Tribunale annullò il 10 settembre 1881 l'arbitrato, attesochè gli arbitri, che ammisero la domanda dell'Impresa, avevano oltrepassato la loro competenza da diversi punti di vista. Il Tribunale federale motivò, tra gli altri, il suo verdetto, dicendo che, secondo le Convenzioni stipulate, il tribunale arbitrale aveva il *solo còmpito* di fissare un *prezzo* calco-

lato *proporzionalmente* ai prezzi delle *Convenzioni*, e tenendo conto della maggiore o minore quantità di prestazioni imposte all'imprenditore coi nuovi tipi.

Questa decisione, che risponde alle conclusioni da noi formulate davanti il Tribunale, messa di fronte alle pretese dell'Impresa L. Favre, che reclamava, *oltre le proprie spese*, un « legittimo beneficio », ebbe certo una materiale influenza nella regolazione della questione.

Le trattative per un accomodamento, che vi segnalammo nel precedente nostro Rapporto, avendo fallito, l'Impresa L. Favre domandò che, in virtù del giudizio emesso dal tribunale arbitrale a proposito della parte cattiva, noi le fissassimo il pagamento in acconto di un mezzo milione di franchi. È inutile dire che noi vi ci siamo rifiutati, poichè, come abbiam detto, avevamo ricorso per ottenere la cassazione di quel giudizio. L'Impresa si rivolse allora al Consiglio federale, pregandolo di obbligarci al detto pagamento e di far eseguire il giudizio. Con decisione del 10 maggio, il Consiglio federale dichiarò che non poteva considerare nè di sua competenza, nè del suo dovere d'immischiarsi nell'esecuzione dell'arbitrato; ma nello stesso tempo ci faceva sapere che, a suo avviso, e nell'interesse dell'intrapresa, si dovrebbero pagare al signor L. Favre degli acconti sino alla concorrenza dell'ammontare non contestato delle indennità da assegnare per la ricostruzione delle murature distrutte. Il Dipartimento federale delle ferrovie, facendoci conoscere quanto sopra, ci faceva pressante raccomandazione di soddisfare al più presto possibile alle domande dell'Impresa nel senso qui enunciato.

Riferendosi alla suindicata decisione del Consiglio federale, l'Impresa reclamò di nuovo, con lettera del 25 maggio, il pagamento di un acconto di fr. 500,000; essa dichiarava nella sua lettera che, in caso di rifiuto da parte nostra, non le sarebbe più possibile di mantenere i suoi impegni: « Noi non saremmo in grado di far fronte alle spese del mese corrente ed alla continuazione dei lavori ». Rispondemmo che la nostra Società non poteva punto pagare acconti, attesochè aveva già pagato tutto quello che stimava dover pagare. Nondimeno, per facilitare all'Impresa la continuazione dei lavori, noi le offrimmo di prestarle 300,000 fr. al 5 0[0, a condizione che questo prestito fosse garantito dalla cauzione depositata, e che il rimborso avesse luogo al momento della regolazione definitiva, e se ci convenisse, anche prima. L'Impresa accettò la nostra proposta con una leggera modificazione, ma domandò 400,000 fr., e più tardi altri 300,000.

La Direzione credette suo dovere di accelerare il compimento del gran tunnel, anche a prezzo d'importanti concessioni all'Impresa. Siccome da una parte pareva che il fondo corrente dell'Impresa si fosse considerevolmente diminuito, e dall'altra parte, visto l'avanzamento dei lavori, la cauzione presentava una garanzia sufficiente anche per un prestito ulteriore, così abbiamo fatto all'Impresa un prestito di fr. 500,000.

Noi dovemmo fare all'Impresa L. Favre un'altra concessione relativamente alla cattiva parte detta centrale. Essa rifiutava di procedere al rivestimento di questa parte secondo le prescrizioni ed i prezzi previsti nelle Convenzioni, e di assumerne la responsabilità. Per non rischiare di ritardare i lavori, noi consentimmo, malgrado l'evidente violazione della Convenzione da parte dell'Impresa, a dirigere noi stessi i lavori ed a rimborsarne il costo effettivo, però sotto la riserva che tale prestazione da nostra parte non potesse recare alcun pregiudizio alla regolazione definitiva dei conti, nè ai diritti rispettivi delle parti.

(*Continua*).

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Nei giorni 6, 7, 8 e 9 corrente mese si riunirono a Lugano, e successivamente a Lucerna, i delegati delle Amministrazioni ferroviarie interessate nel servizio diretto fra l'Italia e la Svizzera per la via del Gottardo, affine di stabilire gli accordi necessarii per le tariffe delle merci a grande ed a piccola velocità, e per tutto quanto si riferisce al detto servizio. Erano rappresentate al convegno: la Ferrovia del Gottardo, la Centrale Svizzera, le Ferrovie svizzere del Nord-Est, l'Unione Svizzera, e le Ferrovie dell'Alta Italia.

In seguito alle ragioni addotte dai delegati italiani, ed alla presentazione da essi fatta di varii prospetti di confronto dei prezzi in vigore fin oggi pei trasporti di merci fra l'Italia e la Svizzera e dei prezzi computati sulle tariffe normali svizzere ora comunicati pel nuovo servizio diretto, le Amministrazioni svizzere si persuasero della necessità di ridurre le tasse di porto ad esse spettanti per tutte quelle merci che possono avere importante sviluppo di traffico fra i due paesi, ed accondiscesero alla domanda dei delegati italiani per la creazione di opportune tariffe speciali.

Dopo ciò, si concordarono le basi da servire alla compilazione del Regolamento dei trasporti, di quello per la definizione dei reclami, per le contabilità, per l'uso comune della Stazione di Chiasso, e per lo scambio del materiale ruotabile.

Le conferenze si chiusero stabilendo che, possibilmente col 1° agosto venturo, il servizio diretto fra l'Italia e la Svizzera sarà attivato pel valico del Gottardo anche pei trasporti delle merci, pubblicandosi per questa data tutte quelle tariffe che presentemente sono già concordate ed in corso di stampa, assieme a quelle altre che potranno essere fissate in tempo opportuno.

><

Il Ministro dei lavori pubblici ha autorizzato l'apertura all'esercizio del tronco di ferrovia da Aquila a Roccadicorno, della linea Aquila-Rieti, pel giorno 18 del corrente mese.

><

Quantunque già da parecchi giorni sia stata presentata alla Camera dei deputati la relazione della Commissione esaminatrice del progetto di legge per le tabelle di riparto della spesa per le ferrovie complementari di 2.a e 3.a categoria, pure la relazione stessa non è ancora stata distribuita.

Causa di tale ritardo, ci viene assicurato essere le trattative in corso tra l'on. Ministro dei lavori pubblici e la Commissione per indurre quest'ultima ad accettare talune modificazioni intorno ai criterii che avrebbero informata la parte finanziaria del progetto.

><

Abbiamo da Parma che quella Direzione tecnica governativa per la ferrovia da Parma a Spezia, ha presentato al Ministero dei lavori pubblici gli studii di massima del tracciato per la diramazione fra le Stazioni di Santo Stefano e Sarzana. Questi studii si riferiscono a tre diversi tracciati, fra i quali il Ministero è chiamato a scegliere quello da preferirsi.

La lunghezza della diramazione varia fra i 6 ed i 7 chilometri, e la spesa fra lire 1,200,000 e lire 1,500,000.

><

Ci scrivono da Novara che i signori Alfonso Gola Viarano, Barone Giulio Ferrari ed ingegnere Carlo Rogorini, riservandosi di domandare in seguito la concessione della costruzione e dell'esercizio di una linea di strada ferrata da Sesto Calende a Gozzano, hanno intanto presentato al Governo il progetto tecnico di massima, compilato dal predetto ing Rogorini, affinchè sia sottoposto allo esame del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Il progetto medesimo fu già esaminato e trovato ammissibile dall'Ufficio del Genio civile della provincia di Novara, il quale ha riconosciuta la grande utilità della preaccennata ferrovia.

Giusta il progetto Rogorini, la linea avrebbe la lunghezza di m. 15,709; e di questi m. 9,856.20 in rettilineo, e m. 5,852.80 in curva. Le curve progettate avrebbero tutte un raggio non minore di 500 m.

La linea avrebbe soli m. 246 di orizzontali, ed il rimanente tutto in pendenza. La inclinazione massima raggiungerebbe il 15 0|00, applicata a due tratti della totale lunghezza di m. 6,600 circa: il resto delle livellette non supera il 12 per mille.

I sotterranei progettati sono tre, della lunghezza complessiva di m. 2,035: e cioè di m. 294 il 1°, di m. 1,008 il 2°, e di m. 733 il 3°.

Non occorrerebbe alcuna opera d'arte di speciale importanza: la principale sarebbe un ponte sul torrente Agogna, della luce di 10 m.

La spesa presunta pei lavori della ferrovia, compresa la provvista del materiale mobile, rileverebbe a L. 4,376,000, ossia a L. 280,000 per chilometro.

L'ingegnere Rogorini ritiene che i lavori medesimi potrebbero essere compiuti nel termine di 18 mesi.

><

Abbiamo da Lucca che il 7 del corrente mese fu perforato l'ultimo diaframma, che nella galleria dei Ceracci (linea Lucca-Viareggio) divideva l'avanzata dell'imbocco sud-est da quella corrispondente del pozzo n. 4. Tanto nel senso dell'altimetria, quanto in quello della planimetria, l'incontro è riuscito esattissimo.

><

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha approvato gli schemi di contratto e di tariffa e l'apertura della gara per l'appalto della costruzione del tronco della nuova linea di circonvallazione di Milano, compreso fra lo scalo-merci di Porta Garibaldi ed il passaggio a livello della strada provinciale per Magenta.

><

Nell'entrante settimana si procederà da apposita Commissione tecnica ad una visita di ricognizione del tronco di ferrovia da Bussoleno a Bardonnèche, ordinata dal Ministero dei lavori pubblici, per riconoscere lo stato del tronco medesimo in rapporto colla sicurezza dell'esercizio.

Sappiamo che di tale Commissione faranno parte anche l'Ispettore del Genio civile comm. G. Imperatori, e l'ispettore delle miniere comm. Pellati.

><

Ci scrivono da Salerno che sulla fine dello scorso maggio fu tenuta colà una conferenza fra il Direttore tecnico governativo per la costruzione della ferrovia Battipaglia-Castrocucco, i rappresentanti della Società delle ferrovie Meridionali e del R. Commissariato per l'esercizio delle Strade ferrate medesime, allo scopo di stabilire come dovrà eseguirsi l'innesto della nuova linea Battipaglia-Castrocucco alla Stazione di Battipaglia.

Alla detta conferenza, nella quale furono fissate le modalità generali per l'innesto di che trattasi, erano presenti il sig. cav. Fabris, direttore governativo per le ferrovie; il cav, Zocchi R. Sotto-Commissario per l'esercizio, ed i sig. cav. Gramegna ed ingegneri Sibilla e Caio della Società delle Meridionali.

><

La scorsa settimana fu ricevuta dall'on. Simonelli, segretario generale del Ministero di agricoltura, industria e commercio, una deputazione della Camera di commercio e del Municipio di Messina, presieduta dall'on. deputato Piccardi, incaricata di raccomandare al Governo la nota questione delle tariffe differenziali ferroviarie per la Sicilia.

La deputazione domandava che i prezzi unitarii per le tariffe ferroviarie dell'isola fossero parificati a quelli in vigore sul continente, e specialmente insisteva perchè venissero parificati a quelli vigenti sulle ferrovie Meridionali e Calabro-Sicule i prezzi di trasporto dei prodotti più important', cioè zolfi ed agrumi, che sono classificati, colle tariffe delle ferrovie siciliane, in una categoria troppo elevata.

Dalla detta deputazione si domandava altresì che le tariffe differenziali fossero adattate alla topografia dell'isola, e cioè che i prezzi delle medesime debbano cominciare ad essere applicati dopo i primi 100 chilometri, anzichè dopo i 200 (come è proposto nel progetto di unificazione delle tariffe ferroviarie), e diminuire, non già di 100 in 100 chilometri, ma di 50 in 50, affinchè ogni porto dell'isola possa conservare la sua zona naturale di azione.

><

Ci scrivono da Milano:

Dal Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia vennero ultimamente prese, fra altre, le seguenti deliberazioni:

Autorizzò la spesa di L. 6,000 per la ricostruzione della condotta d'acqua pel rifornitore della Stazione di Bussoleno,

Idem la spesa di L. 21,750 per l'applicazione della soneria elettrica ai dischi mobili sulle linee della 4.a Divisione (rete veneta):

Idem la spesa di L. 19,500 pel miglioramento della massicciata nella galleria Biassa fra Riomaggiore e Spezia;

Idem la spesa di L. 9,600 pel ristauro dei caselli di guardia lungo il tronco Rubiera-Modena;

Idem di L. 21,000 per la costruzione di muri di rivestimento alle sponde del fiume Serchio presso la linea Pisa-Spezia;

Idem di L. 2,300 pel ristauro di manufatti fra Venezia e Dolo;

Idem di L. 3,500 e 3,000 pei ristauri ai fabbricati delle Stazioni di Castelguelfo e Dolo;

Idem di L. 15,000 per riparazioni al fabbricato della Stazione di Vicenza;

Idem di L. 23,500 per l'adattamento del materiale ruotabile destinato al servizio diretto sulla linea del Gottardo;

Idem di L. 650 per la ricostruzione del ponticello sulla strada d'accesso alla Stazione di Ronco Scrivia;

Idem di L. 7,000 per l'impianto di cancellate a completamento della chiusura della Stazione di Acqui.

Ha inoltre aggiudicato l'esercizio del Caffè ristorante nella Stazione di Verona P. V. alla Ditta Masprone, migliore offerente nella gara indettasi.

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 5 al 10 giugno corrente.

Furono approvati i progetti riflettenti:

La costruzione del tronco Messina-Saponara, della ferrovia Messina-Patti-Cerda;

La costruzione del tronco Belluno-Bribano, della ferrovia Belluno-Feltre-Treviso;

La costruzione dei fabbricati per le Stazioni, fermate, case di guardia e relativi piazzali e chiusure, lungo i tronchi 1, 2 e 3 della ferrovia Giulianova-Teramo.

Furono del pari approvati i progetti concernenti:

La costruzione della ferrovia Albano-Porto d'Anzio-Nettuno;

La costruzione del tronco Enza-Ponte Alto, della ferrovia Parma-Guastalla-Suzzara;

La costruzione del tronco Ponte Alto-Guastalla, della ferrovia suddetta;

La costruzione del tronco traversante la città di Ravenna, della ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini;

La costruzione di una ferrovia da Castellammare a Cancello e da Torre Annunziata a Boscoreale;

La costruzione di una Stazione, in luogo dell'attuale fermata, a Gallese, lungo la ferrovia Roma-Firenze;

La costruzione di un nuovo fabbricato ad uso alloggio del personale, nella Stazione di Buffaloria, lungo il tronco Taranto-Corigliano, della ferrovia Taranto-Reggio;

La costruzione di travate metalliche pei ponti occorrenti tra Ravenna ed il Rubicone, lungo la ferrovia Ravenna-Rimini;

L'impianto ed esercizio di una tramvia a vapore da Pisa a Pontedera;

L'impianto ed esercizio di una tramvia a vapore da Camagna agli Orti di Vignale e ad Asti, in provincia di Alessandria;

La costruzione del 2° tratto del tronco Somprade ed il piano di Misurina, della strada nazionale Carnica, dai piani di Portis al confine austro-ungarico, in provincia di Belluno;

La sistemazione dell'argine destro di Adige, da Volta Zacco alla Marezzana Cuore, nei Comuni di Concadirame e di Boara, in provincia di Rovigo;

La regolarizzazione di tre tratti dell'argine destro di Fras, alle fronti Pisani, Ravenna ed Argenton, in Comune di Montagnana, provincia di Padova;

La sistemazione dell'argine destro di Secchia fra i segnali di guardia 58 e 72, in Comune di Quistello, provincia di Mantova;

La costruzione di un nuovo canale-darsena presso Laveno, in provincia di Como, allo scopo di allacciare al Lago Maggiore la Stazione ivi in costruzione per la ferrovia Novara-Pino;

Il risanamento del lago di Orbetello nella Bonifica grossetana;

E la sistemazione generale del canale demaniale di Parco, in provincia di Palermo.

Il Consiglio di amministrazione delle Ferrovie Romane, nella sua seduta dei 12 giugno corr., prendeva fra le altre le seguenti più importanti deliberazioni:

1. Approvava i lavori che appresso:

a) Costruzione di un sotto-passaggio alla Stazione di Cecina;

b) Restauro della tettoia alla Stazione di Civitavecchia;

c) Ricambio di una piattaforma alla Stazione di Civitavecchia;

d) Ricarico della scogliera alle Baucche (linea Roma-Orte).

2. Approvava inoltre alcune provviste occorrenti all'esercizio, come: travi di larice, carbone in pani, e molle a spirale.

3. Aggiudicava infine la fornitura dei materiali occorrenti alla costruzione di n. 200 deviatoi.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Roma-Napoli. — Nella seduta del 12 corrente, il Ministro dei lavori pubblici presentò alla Camera dei deputati il progetto di legge per la ferrovia direttissima Roma-Napoli, che fu dichiarato di urgenza.

Eccone il testo:

« *Art.* 1. Il Governo del Re è autorizzato a concedere a quella Compagnia, cui fosse affidato l'esercizio della rete nella quale sarà compresa l'attuale linea da Roma a Napoli per Ceprano e Caserta, anche la costruzione e l'esercizio della linea diretta da Roma a Napoli, di cui all'art. 34 della legge 29 luglio 1879, num. 5002, serie 2.ª

« Qualora entro l'anno 1883 l'esercizio della rete di cui sopra non fosse affidato all'industria privata, il Governo provvederà direttamente alla costruzione ed allo esercizio della predetta linea.

« *Art.* 2. La linea diretta da Roma a Napoli dovrà essere aperta all'esercizio non più tardi del 31 dicembre 1886 ».

Stazione ferroviaria in Trastevere. — Leggesi nella *Libertà*, del 6:

Fino dal 20 marzo u. s., il Ministero dei lavori pubblici (Direzione generale delle Strade ferrate) scriveva al Sindaco di Roma, lamentando in certa guisa che il Municipio frapponesse alcune difficoltà alla costruzione di una Stazione ferroviaria in Trastevere, e gli raccomandava di facilitare, da parte del Comune, il compimento di un'opera tanto importante per la città, e nella quale verrà impiegata dal Governo una ingente somma.

Il Sindaco rispondeva il 4 aprile che il Municipio avea soltanto fatto alla Direzione delle Ferrovie Romane alcune osservazioni tecniche sul progetto, o per meglio dire sulla pianta della nuova Stazione, osservazioni le quali erano state suggerite dall'Ufficio edilizio comunale, poichè quello del dazio di consumo nulla avea trovato a ridire.

Ora, essendo trascorsi quasi due mesi da tale risposta, senza che sia più giunta alcuna comunicazione al Municipio da parte dell'Amministrazione ferroviaria, il ff. di Sindaco ha rivolto vive e speciali premure a S. E. il Ministro dei lavori pubblici, perchè, adottando pronte risoluzioni, si metta mano al più presto possibile all'impianto della detta Stazione.

Ferrovia Roma-Firenze-Bologna. — La *Nazione* dice che in un'adunanza recentemente tenuta nello studio dell'avv. Luciano Luciani si riunirono le Commissioni tutte o rappresentanze del Comitato popolare della ferrovia Faenza-Firenze, delle due primarie associazioni politiche della città, della Camera di commercio e dell'Associazione commerciale, nonchè varii rappresentanti dei

Comuni interessati, per ascoltare la lettura della Relazione presentata dai delegati tecnici delle Commissioni stesse circa la linea ferroviaria direttissima Bologna-Firenze-Roma, e procedere alla costituzione definitiva del Comitato, che, tutelando gl'interessi di Firenze, procuri un accordo sommamente desiderabile e sperabile fra le due città.

Presiedeva l'adunanza l'avv. Luciani, il quale, dopo aver reso conto di quanto i Commissarii (specialmente tecnici) avevano già fatto, delle comunicazioni già avute cogl'ingegneri bolognesi, e del punto in cui trovavasi lo studio della questione, cedeva la parola all'ing. Augusto Zannoni di Firenze, relatore della Commissione tecnica.

Questi dava allora lettura di un'accurata ed elaborata Relazione, che venne accolta con segni di viva soddisfazione e adesione per parte degli intervenuti.

Sorta discussione se la Relazione dovesse esser resa di pubblica ragione, fu deliberato di non devenire a ciò, finchè pendevano le trattative col Comitato bolognese. Dopo ciò, le Commissioni si fondevano in un solo Comitato, delegando all'avv. Luciani l'incarico di nominare una Commissione esecutiva dal seno del Comitato stesso, nella quale, senza soverchio numero di componenti, dovessero figurare tutte le singole Associazioni rappresentate all'adunanza. Venne, oltre a ciò, stabilito che il Comitato dovesse estendere il numero dei propri componenti, per valersi di quelle autorevoli influenze, che non sarebbero mancate al Comitato, se e non appena avvenuto l'accordo con quello bolognese. Dopo di che, la Commissione esecutiva rimaneva composta dei signori: Alessandri ing. Edgardo — Alessandro (Degli) conte Carlo — Corsi ing. Enrico — Galanti ing. Guglielmo — Landi cav. Emilio — Luciani cav. avv. Luciano — Minucci cav. avv. Tito — Niccolini marchese ing. Giorgio — Torricelli cav. Raffaello — Vimercati conte ing. Guido — Vitta ing. Edoardo, e Zannoni ing. Augusto.

Ferrovia Gallarate-Laveno. — Alle ore 10 ant. del 22 corrente, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso le Prefetture di Milano e Como, si addiverrà simultaneamente allo incanto per lo appalto della provvista di varii ferri occorrenti all'armamento della ferrovia Gallarate-Laveno, diviso in tre distinti lotti, come da apposito quadro: il 1° lotto per la somma di L. 108,000, il 2° per L. 66,000, il 3° per L. 500,000. La consegna del 1° e 2° lotto si farà entro 4 mesi dall'ordinazione, e pel 3° entro 5 mesi, alla Stazione di Gallarate.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo. — La cauzione provvisoria pel 1° lotto è fissata in L. 5,400, pel 2° in L. 3,000, e pel 3° in L. 20,000; e quella definitiva è fissata rispettivamente in L. 10,800, L. 6,600, L. 50,000, tutte in numerario o rendita D. P.

Ferrovia Parma-Spezia. — Alle ore 10 ant. del 26 giugno corrente, presso il suddetto Ministero e presso le Prefetture di Parma e di Massa Carrara, si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Parma-Spezia, fra Guinadi e Borgotaro, della lunghezza di m. 9,440.76, ivi compresa la grande galleria detta del Borgallo, della lunghezza di m. 7,746 circa (esclusa la provvista dei ferri d'armamento e dei meccanismi fissi per le Stazioni), per la presunta somma di L. 9,255.100.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 54 dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare un certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 260,000, ed in lire 513,000 quella definitiva, ambedue in numerario o rendita D. P.

Ferrovia Faenza-Firenze. — Alle ore 10 ant. dello stesso giorno 26 corrente, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Firenze, si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Faenza-Firenze, fra Crespino ed il fosso Canecchi, della lunghezza di m. 7,717, ivi compresa la grande galleria dell'Appennino, della lunghezza di m. 3,763 circa (escluse le espropriazioni stabili, la provvista e la posa in opera dell'armamento e delle travate metalliche per ponti), per la presunta somma di L. 7,859,000.

I lavori dovranno essere compiuti entro anni 5 e mesi 4 dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare un certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 222,000, ed in lire 443.000 quella definitiva, ambedue in numerario o rendita D. P.

Ferrovie Venete complementari. — Nella seduta del 5 corr. al Consiglio comunale di Venezia, il ff. di Sindaco lesse una lunga Relazione, nella quale, dopo di avere fatto la storia delle deliberazioni e trattative precorse quanto alla linea Venezia-Gemona, riferendosi alla linea Mestre-Dolo-Piove-Cavarzere-Adria, esponeva i concetti espressi dalla Giunta alla Commissione ferroviaria provinciale; e concludeva proponendo all'approvazione del Consiglio la seguente parte:

« 1. Il Consiglio comunale delibera di associarsi tosto alla Commissione provinciale ferroviaria nella petizione da essere diretta al Ministero dei lavori pubblici, circa la linea Mestre-Bassano e per la prosecuzione della medesima sino a Primolano, provocando dal Governo i necessarii accordi col Governo austro-ungarico per la continuazione della linea fino a Trento.

« 2. Nomina una Commissione di cinque consiglieri, coll'incarico di studiare la questione ferroviaria nei riguardi della città nostra, ed in particolare le linee Mestre-Castelfranco per Rossano e l'Adriaco-Tiberina; di prendere accordi colla Commissione provinciale, colle Provincie e Comuni interessati, riferendo al Consiglio entro un mese per le concrete e definitive deliberazioni ».

Aperta la discussione, parlano in proposito i consiglieri Fornoni, Mocenigo, Pascolato, Combi, Chiereghin, Fadiga, ed il ff. di Sindaco; in seguito di che, coll'assenso della Giunta, la prima parte viene così modificata, principalmente allo scopo, posto in risalto dai consiglieri Fornoni e Combi, di meglio assicurare la prosecuzione della ferrovia fino a Trento:

« Il Consiglio comunale delibera di associarsi tosto alla Commissione provinciale ferroviaria nella petizione da essa diretta al Ministero dei lavori pubblici, nel senso di provocare dal Governo i necessarii accordi col Governo austro-ungarico per la continuazione della linea fino a Trento ».

Quanto alla seconda parte proposta dalla Giunta, in seguito alle vive istanze dei consiglieri Fornoni, Pascolato ed altri, perchè il ff. di Sindaco, conte Serego, assumesse la presidenza della Commissione da nominarsi, veniva, coll'assenso del medesimo ff. di Sindaco, così modificata:

« Il Consiglio elegge una Commissione di quattro membri, presieduta dal Sindaco, la quale, allo stato attuale della questione ferroviaria nella provincia di Venezia, faccia ogni studio ed ogni pratica necessarii, prendendo accordi colla Commissione provinciale e con altri Corpi morali, e proponga quei provvedimenti che valgano a tutelare e favorire gl'interessi economici, finanziarii e commerciali di Venezia ».

A membri della Commissione furono poi nominati i consiglieri Combi, Ricco, Pascolato e Boldù.

Ferrovie Varesine — La Deputazione provinciale di Como, nella seduta del 2 corr., ha deliberato:

Di prendere cognizione delle lettere contenenti le schede suggellate d'offerta per la costruzione e per l'esercizio delle ferrovie Como-Varese-Laveno e Saronno-Malnate, presentate il 31 maggio p. p. dal sig. Antonio Mazzorin di Milano, nonchè dal sig. ing. Federico Gabelli per la Banca Generale di Roma e la Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche; e di passare le schede stesse ancora suggellate alla Commissione, composta dai deputati provinciali: comm. Venini, cav. Longhi e cav. Lanzavecchia, onde, presane cognizione, riferisca nella prossima seduta,

Tramways della provincia di Como — La stessa Deputazione provinciale deliberava:

Di far conoscere al sig. ing. Emilio Olivieri gl' intendimenti della Deputazione in merito a modificazioni proposte al concesso *tram* Menaggio-Porlezza;

Di prender atto dell'istanza del sig. ing. A. Bozzo, a nome anche di altri ingegneri consoci, perchè venga tenuta sospesa la concessione di un *tram*, da altri domandata, fra Luino e Fornasette, fino a che abbiano presentato un progetto di ferrovia secondaria che stanno compilando, la quale, distaccandosi dalla Stazione internazionale di Luino, giunga alla Stazione di Varese, passando per Ponte Tresa, Brusimpiano, Arcisate ed Induno.

Tramway Brescia-Montichiari — Leggiamo nella *Provincia di Brescia*, del 13:

Ieri ebbe luogo la visita di collaudo della tramvia da Brescia a Montichiari, da parte della Commissione governativa, e l'esito, a quanto fu dato di scorgere, sembra abbia pienamente corrisposto alle giuste aspettative della Società costruttrice, che nulla ha lasciato di quanto era reclamato per la migliore esecuzione dell'opera. Ciò che poi riscosse indubbiamente l' approvazione piena della Commissione fu il sistema d'armamento De Serres et Battig dei signori Pierrard, che alla più perfetta solidità accoppia il vantaggio dell'elasticità, per modo che il treno scorre sul binario senza le scosse e senza il rumore non infrequenti sulle ferrovie armate col sistema finora in uso.

Speriamo pertanto che la detta linea possa essere fra breve aperta al pubblico.

Tramways di Milano. — Quanto prima (dice il *Sole*) si darà principio ai lavori della linea di *tramway* da piazza del Duomo a Porta Tenaglia. Questa linea percorrerà la via Mercanti, il Broletto, il Foro Bonaparte, e la via Legnano.

Tramways di Firenze. — La *Nazione* del 7 scrive: Ci viene annunziato che la Società dei *Tramways di Firenze* ha firmato un contratto definitivo di cessione di tutte le sue linee. Il signor A. Charles, il quale con una mirabile operosità seppe introdurre un eccellente servizio di *tramway* a Livorno, sarà a capo della nuova impresa; e siamo certi che saprà soddisfare le giuste esigenze del pubblico, facendo prosperare quelle linee, che sono vere arterie di comunicazione tra Firenze e i più industriali paesi dei dintorni.

Tramways della provincia di Torino. — La Deputazione provinciale di Torino, nell'adunanza del 1° corr., ha preso fra le altre, le deliberazioni seguenti:

Sulla motivata domanda della Compagnia di *Tramways* Piemontesi, accordò alla medesima, in quanto possa essere necessario, la facoltà di valersi dell'opera di macchinisti stranieri, limitativamente ad un anno e coll'autorizzazione, caso per caso, dell'ingegnere-capo dell'Ufficio tecnico provinciale.

Rinviò ai concessionarii il progetto definitivo di costruzione del *tramway* Rivarolo-Cuorgnè, perchè sia completato in base al suo passaggio nell'abitato di Rivarolo, sulla strada provinciale che attraversa quel Comune, mandando all'Ufficio tecnico di procedere ufficialmente alla ispezione dei saggi d'armamento, che già vennero dai concessionarii collocati sul tratto medesimo.

Vista la nuova istanza del Consorzio della strada Orbassano-Bruino, dichiarò nulla avere a mutare alla precedente deliberazione delli 16 febbraio 1882, con cui veniva respinta la domanda del Consorzio stesso per concorso della Provincia nell'allargamento della strada per l'impianto del *tramway*.

Stazione Lissone-Muggiò – Col giorno 15 corr., le Ferrovie dell'Alta Italia aprono una nuova Stazione tra Monza e Desio pel servizio dei Comuni di Lissone e Muggiò, i quali concorsero nelle relative spese. Essa è abilitata, non solo ai trasporti di viaggiatori, bagagli e cani, ma altresì a quelli delle merci a grande e piccola velocità.

La detta Stazione è la terza che in pochi anni viene inserita tra le Stazioni stabilite in origine sulla linea di Como, ciò che prova indubbiamente il progredito sviluppo del commercio e dell'industria di quella regione. Le altre due sono quelle di Carimate e Cantù.

Ferrovie dell'Alta Italia. — La Direzione dell'esercizio ha pubblicato, in data 7 corrente, il seguente avviso:

Come è detto nell'art. 4° delle condizioni relative alla tariffa speciale del 1° maggio p. v., applicabile per la percorrenza fra i transiti di Bingen o Gustavsburg e quello di Peri, alle spedizioni a p. v., fra l'Italia, il Belgio e l'Inghilterra, in transito per la Germania, di determinate merci in partite di 5, 7 e 10 tonnellate per vagone, il carteggio e l'eseguimento di siffatti trasporti per ferrovia, da o sino ai suddetti transiti di Bingen o di Gustavsburg, hanno luogo in servizio diretto ed in base alle condizioni e norme della tariffa Italo-Germanica.

Nondimeno, soddisfacente al desiderio delle Strade ferrate Austro-Germaniche, si notifica a schiarimento del citato articolo 4°, nonchè a conferma delle *Prescrizioni di tariffa, norme pel computo dei prezzi di trasporto, art.* 11, *paragrafo* 4°, che: il carico di 5, 7 e 10 tonnellate per vagone potrà essere formato colle diverse merci favorite dalla predetta tariffa speciale, pagando per la percorrenza austro-germanica i prezzi riportati in essa tariffa speciale, e per la percorrenza italiana quelli corrispondenti alle classi cui esse diverse merci trovansi ascritte nella nomenclatura e classificazione, parte italiana, della Tariffa Italo-Germanica. Ciò stante, è fatto obbligo al mittente di specificare nella lettera di porto il peso rispettivo delle diverse merci formanti la spedizione.

— La stessa Direzione dell'esercizio ha pubblicato in data del 10 corr.:

Si previene il pubblico che, di conformità a recente prescrizione emanata dal Ministero delle finanze di Vienna, entrata in vigore col 1° and. mese di giugno, le merci sottoindicate, per fruire del dazio di favore alla loro introduzione negli Stati Austro-Ungarici, dovranno essere accompagnate da un certificato d'origine.

Le merci di cui trattasi sono, fino a nuovo ordine, le seguenti:

Riso senza lolla (sgusciato) e riso in frantumi (cascami). Uova di pollame — Olio di semente di cotone — Carne fresca e preparata.

I certificati d'origine riguardo a queste merci devono contenere la dichiarazione che esse sono un prodotto naturale, agricolo od industriale, dello Stato, e devono essere rilasciati dalla Autorità politica locale, o dall'Ufficio doganale più vicino al paese d'origine. Qualora nel luogo di spedizione vi fosse residente un Consolato Austro-Ungarico, potranno anche essere rilasciati da quest'ultimo.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — La *Gazzetta Ticinese* annuncia che il 6 corr. si tenne in Lugano, all'albergo del Parco, una conferenza dei delegati svizzeri, italiani e tedeschi della Ferrovia del Gottardo, onde discutere, crediamo, le questioni del trasporto delle merci su questa linea. (V. le nostre *Informazioni particolari*).

— La stessa *Gazzetta* scrive:

La sera del 7 corrente, circa 70 membri dell'Assemblea federale convennero ad un banchetto nel Casino di Berna per festeggiare l'apertura della ferrovia del Gottardo. Il signor consigliere nazionale Zyro promosse una colletta a favore degli operaj, che rimasero danneggiati nella salute in causa dei lavori del Gottardo, la quale produsse prontamente circa fr. 1,600. Sulla proposta poi del colonnello Meister, venne mandato un telegramma di saluto alla Colonia svizzera in Milano. Parlarono pure i signori Chenevière e Vautier, il quale ultimo espresse il desiderio che fossero fatti dei passi perchè simile colletta sia pure praticata presso i Parlamenti tedesco ed italiano, a favore degli sfortunati operaj di questa impresa o loro superstiti.

— Nella seduta straordinaria del 9 corrente al Consiglio provinciale di Como, l'on. avv. *Scalini*, avuta la parola sulla domanda del Ministro del tesoro circa gli intendimenti della Provincia di Como, in merito al pagamento dell'ultimo sussidio di L. 200 mila votato per la ferrovia del Gottardo, fatta la storia della pratica nelle varie sue fasi avanti questo Consiglio, disse come non vedesse altro motivo di rifiuto al pagamento.

Dopo alcune osservazioni dell'on. *Prinetti* circa il diritto della Provincia di stabilire le rate di pagamento, il Consiglio alla unanimità (30 consiglieri) approvò il seguente concluso:

« Ritenuto indiscutibile nella Provincia di Como l'obbligo del pagamento del sussidio di L. 200,000 a fondo perduto, votato, in aggiunta al sussidio di L. 500,000, pure a fondo perduto, nella seduta 16 agosto 1877, per la costruzione delle ferrovie Bellinzona-Pino e Bellinzona-Lugano pel Monte Ceneri, attesa l'apertura della linea Lugano-Bellinzona e l'assicurata esecuzione di quella Bellinzona-Pino-Novara;

« Ritenuto, d'altra parte, che il Consiglio si è riservato di determinare il modo e le rate di pagamento di detta somma;

« Il Consiglio delibera di demandare alla Deputazione provinciale l'incarico di fare, nella prossima sessione ordinaria (sentita la Commissione di finanza, e tenuto conto del disposto dell'articolo 18 della Convenzione approvata con legge 3 luglio 1871, n. 311), le proposte che crederà più consentanee alle finanze provinciali, circa il tempo ed il modo di pagamento del suddetto sussidio ».

Ferrovie francesi. — Tra i progetti di legge sottoposti all'esame della Camera dei deputati francese, per la dichiarazione di pubblica utilità di parecchie linee classificate nella rete complementare d'interesse generale, notiamo specialmente la linea da Annecy ad Albertville, che stabilirà una rapida comunicazione tra il bacino di Annecy e la parte alta della valle dell'Isère. Il tracciato sottoposto all'esame, parte dalla Stazione di Annecy, sulla linea da Annecy ad Aix, attraversa in sotterraneo il contrafforte di Semnoz, a cui si appoggia la città, costeggia in seguito il lago d'Annecy, servendo Saint-Jorioz, passando in tunnel sotto la montagna di Duingt, si dirige su Doussard seguendo la strada dipartimentale, che rimonta sino a Faverges, discende alle frontiere di Ugines, segue la valle dell'Arly, e raggiunge Albertville, dopo aver passato al nord di questa città sotto la montagna d'Allondaz.

La lunghezza del tracciato è di chil. 44.230. La spesa di costruzione ascenderà per la ferrovia ad un solo binario a fr. 12.500.000, di cui 8,840.000 per l'infrastruttura, 2,825,000 per la soprastruttura, ed 885,000 pel materiale ruotabile. I due dipartimenti della Savoia ed alta Savoia offrono una sovvenzione eguale al quinto del valore dei terreni situati sul territorio rispettivo.

Ferrovie tedesche. — Il 5 corr. si radunava ad Heidelberg una Conferenza di amministratori delle Strade ferrate che uniscono l'Austria-Ungheria al mare del Nord ed al Baltico, affine di cercare i mezzi di lottare, colla riduzione delle tariffe ed un miglior esercizio, contro la concorrenza sempre crescente dei trasporti per acqua.

Ferrovie bavaresi. — Scrivono da Monaco, 3, alla *Perseveranza:*

Per l'Esposizione delle macchine e sistemi necessarii all'illuminazione elettrica, che avrà luogo nel nostro Palazzo di cristallo tra il 15 settembre e l'8 ottobre di quest'anno, il Ministero ha ordinato alla Direzione delle ferrovie che sia preparato un treno, e posto a disposizione di quella Società che si credesse capace di introdurre l'illuminazione elettrica nei treni delle ferrovie, pel movimento delle macchine, e così via. Sento che a queste prove prenderanno parte le più grandi autorità tecniche, tanto dell'Europa, come dell'America. Frattanto sappiamo che la Ditta Siemens e Halske di Berlino si è assunta la somministrazione di tutto il materiale necessario per una ferrovia, che sarà mossa ed illuminata coll'elettricità. Questa ferrovia percorrerà per ora circa due chilometri, cioè dalla Stazione Haarlem in Olanda sino al *Parke Kostverloren*, stazione di bagni; la linea sarà aperta entro pochi giorni.

Ferrovie della Grecia. — Il corrispondente di Atene del *Times* scrive:

Vengo a sapere che il Governo greco ha l'intenzione di affidare a degli ingegneri tedeschi la costruzione della linea ferroviaria da Atene a Patrasso, con accordo su Missolungi ed Argo. L'influenza tedesca s'allarga in Grecia ed in Turchia.

Ferrovia dell'Argentina. — Il messaggio del Presidente della Repubblica, letto testè alle Camere, si diffonde sulla grande estensione presa dalle strade ferrate, che ascende a 2,500 chilometri, con dieci linee percorrenti tale estensione. Vi sono attualmente in costruzione altri 2,777 chilometri, che fra breve potranno essere aperti al pubblico servizio, e che incroceranno in tutte le direzioni il territorio della Repubblica.

Ferrovie dell'India. — Secondo un rapporto pubblicato recentemente, c'erano alla fine del 1880 nell'Impero indiano 9,619 miglia di ferrovie in esercizio e 646 miglia in costruzione. Durante l'anno 1881, ne vennero compiuti 348, ed approvato il tracciato di 1,482 altri miglia. Sul principio del corrente anno c'erano 9,937 miglia di ferrovie in esercizio e 1,482 in costruzione. La somma totale spesa per la costruzione di tutte queste linee ascende a 138,937,000 lire sterline.

Notizie Diverse

Porto alla Spezia. — Il Ministero della marina ha nominato una Commissione col mandato di esaminare e riferire il suo parere su di un progetto di porto alla Spezia.

Sono stati con recente disposizione autorizzati ad intervenire in quella Commissione il capitano di vascello commendatore Augusto Conti ed il maggiore del Genio cav. Spiegazzini.

Consiglio delle Miniere. — Il 6 corrente si riunì, presso il Ministero d'agricoltura e commercio, il Consiglio delle miniere, sotto la presidenza del conte Friggeri Sopra relazioni dei consiglieri Nobili e Perazzi, si discussero alcune questioni di massima, concernenti la sicurezza delle miniere e delle cave; e l'ispettore Pellati riferì sopra varie pratiche minerarie, fra le quali citiamo la domanda di concessione della importante miniera di lignite scoperta dal prof. Moro presso Spoleto.

Ufficii telegrafici. — Il 1° corrente mese nella Stazione ferroviaria di Galleria Marianopoli (provincia di Caltanissetta) è stato attivato il servizio telegrafico pel Governo e pei privati, con orario limitato.

Il 4 in Millesimo (prov. di Genova) e l'8 in Ripacandida (prov. di Potenza), è stato aperto un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Profondità delle miniere in Inghilterra. — Come prova della possibilità della buona esecuzione del tunnel sotto la Manica, l'intraprendente concessionario inglese, sir Edouard Watkin, ha raccolto parecchi dati importanti sulla lunghezza dei lavori sotterranei nelle miniere d'Inghilterra e del paese di Galles.

Sembrava a molti che la lunghezza del tunnel progettato tra la Francia e l'Inghilterra fosse molto superiore in lunghezza alle gallerie del carbon fossile di Bridgewater, che pur sono lunghe 335 chilometri.

Il pozzo più profondo è nella galleria di carbon fossile di Ashotn ad Audenshaw presso Manchester, cioè alla profondità di circa 860 metri; segue quindi la miniera di carbon fossile di Pendleton, dove si estrae il carbon fossile alla profondità di 844 metri.

Ricchezze minerali del Messico; — L'*Echo du Mexique*, del 30 aprile, scrive:

Nel distretto di Zimapan, nello Stato d'Hidalgo, vi sono 145 miniere di argento, di piombo e di ferro, 84 delle quali sono in pieno esercizio. È a Zimapan che si trovano le celebri fonderie della Incarnazione e della Guadalupa; e fra breve, in quella stessa località, verrà attivata un'altra fonderia.

Durante la quindicina testè decorsa, nel solo distretto di Zacualtipan (Stato d'Hidalgo) si scopersero sette nuove miniere di carbon fossile.

Presso il Paso del Norte (Stato di Chihuahua) venne scoperta una miniera di eccellente marmo; e, contemporaneamente, nel distretto di Macuspana, si scopersero due nuove miniere, una di carbon fossile, e l'altra di marmo eguale a quella del famoso *tecali* od onice di Puebla.

Nuova città nell'isola di Cuba. — Il *Times* riceve da Madrid la notizia seguente:

Il maresciallo Serrano si è messo alla testa di una Società costruttrice allo scopo di fondare una nuova città e un nuovo porto a Nipe, nell'isola di Cuba, e tentare, sopra una estensione di cinquanta leghe di terreno attorno alla baia di Nipe, la coltivazione dei terreni a prodotti coloniali. Il compimento della strada ferrata centrale, che tocca i terreni di Nipe, spiega e giustifica questa grande impresa patrocinata dal maresciallo.

Il *Temps*, nel riportare tale notizia, vi aggiunge che l'intrapresa non è solamente spagnuola e francese; una Commissione di ingegneri francesi fu già incaricata di fare sulla baia di Nipe e terreni circostanti gli studii preliminari pei vasti progetti cui accenna il giornale inglese, e fu appunto al loro parere favorevole che il maresciallo Serrano si è appoggiato per mettere il proprio nome e la propria influenza al servizio di un interesse internazionale di tanta importanza.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Tra i valori ferroviarii le Azioni della Società delle Meridionali continuarono a tenersi in buona vista anche nella trascorsa settimana, e quindi vennero negoziate a 475.50 e 475, prezzo che conservarono fino all'ultimo giorno. Le Obbligazioni relative rimasero invariate sul 276.25 circa; i Boni nominali affatto e segnati a 547.

Le Sarde, serie A, diedero luogo a qualche transazione, ma di poca importanza, al prezzo di 272; la serie B a 275.50; le nuove a 271; le Sarde di preferenza, a 223 e 224.

Le Palermo-Trapani, oro, vennero quotate a 277.75 e 277.25; quelle in carta a 271 *ex-coupon*. Le Pontebbane segnate a 443; le Meridionali Austriache a 294; le Azioni Ferrovie Romane a 135.50.

A Parigi, sempre fiacche le Azioni Lombarde da 312.50 a 310; le Obbligazioni relative a 290 e 289.50; le Vittorio Emanuele a 277.50 e 278. Le Azioni Ferrovie Romane a 145 e 148; le Obbligazioni a 276 e 277.

ESTRAZIONI

Debito pubblico — Dalla Direzione generale venne pubblicata la distinta delle Obbligazioni al portatore create con la legge 9 luglio 1850 (legge 4 agosto 1861, elenco *D*, numero 6), comprese nella 64ª estrazione che ha avuto luogo in Roma il 31 maggio 1882.

Numeri delle cinque prime Obbligazioni estratte con premio

Estratto I. N. 9048, col premio di L. 33,330.
» II. N. 137, col premio di L. 10,000.
» III. N. 253, col premio di L. 6,670.
» IV. N. 1086, col premio di L. 5,260.
» V. N. 17673, col premio di L. 960.

(Seguono i numeri delle 397 susseguenti Obbligazioni estratte senza premio).

Le suddette Obbligazioni cesseranno di fruttare con tutto luglio 1882 a beneficio dei proprietarii, ed il rimborso dei capitali rappresentati dalle medesime, in un coi premii assegnati alle cinque prime estratte, avrà luogo a cominciare dal 1° agosto 1882, contro la restituzione delle Obbligazioni corredate dalle cedole (vaglia) dei semestri posteriori a quello che scade al 31 luglio 1882, aventi i numeri dal 65 al 73 inclusive.

CONVOCAZIONI.

Società edificatrice italiana — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 23 corr. in Firenze (via Orivolo, 22), per la presentazione del bilancio 1881 e relazione del Consiglio d'amministrazione e dei censori, per deliberazione sul medesimo, e per la elezione di 7 consiglieri e 3 censori pel 1882.

Società concessionaria della ferrovia da Torino a Cuneo e Saluzzo — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 28 corr. in Torino, sede sociale (via S.ª Teresa, 18), per la revisione ed approvazione della contabilità del 1881 e fissazione del dividendo.

Società concessionaria della ferrovia da Alessandria e Novi a Piacenza — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 28 corr. in Torino, sede sociale (via S.ª Teresa, 18), per la revisione ed approvazione della contabilità del 1881 e fissazione del dividendo, e per la nomina di un consigliere.

VERSAMENTI

Strada ferrata di Pinerolo — Gli azionisti sono invitati a versare l'ultimo decimo in L. 25 per Azione, presso il Banco Sconto e Sete in Torino, dal 20 al 31 luglio p. v.

PAGAMENTI e DIVIDENDI.

Banca della piccola industria e commercio. — Dal 1° luglio p. v. si pagherà agli azionisti il semestrale interesse in L. 1.25 per ogni vecchia azione, ed in L. 0.80 per ogni nuovo certificato di un'azione. L'ammontare degl'interessi dei nuovi certificati verrà computato nel versamento del 6° e 7° decimo, che dovrà effettuarsi pei medesimi in L. 20 per cadaun certificato di un'azione, dal 1° al 10 luglio p. v.

Il versamento dell'8° decimo in L. 10 avrà luogo dal 1° al 10 agosto, e dal 1° al 10 settembre p. v. il versamento del 9° ed ultimo decimo in L. 20.

Avvisi d'Asta

Il 21 corr., presso il Ministero dei lavori pubblici e presso la Prefettura di Lecce, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della manutenzione (quadriennio 1882-85) della

gettate del forte a mare e della Bocca di Puglia nel porto di Brindisi, per l'annua somma di L. 24,021. Deposito interinale L. 3,400, cauzione definitiva eguale alla metà dell'annuo canone deliberato, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Il 22 detto mese, presso la Prefettura di Campobasso, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del ponte in muratura sul Biferno, tra Guardia e Casacalenda, con muro di accompagnamento ad arco e pilastri, della lunghezza di metri 171.50, per il presunto prezzo di L. 143,000. Lavori da eseguire entro 3 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 7,150, cauzione definitiva L. 14,300, ambidue in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Savona, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della costruzione dell'arginamento alla sponda destra del torrente Letimbro, nella regione Folconi, per la complessiva somma di L. 95,000. Deposito interinale L. 4,750, cauzione definitiva L. 9,500, oltre L. 1,000 per le spese d'asta e contratto.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della provvista di 21,000 aste da casse di fucili (mod. 1870), per il complessivo importo di L. 52,000. Consegna entro 70 giorni in due rate eguali, la 1ª entro 40 giorni, la 2ª nei 30 successivi. Deposito cauzionale L. 5,200 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria dell'Arsenale di costruzione in Torino, si terrà un'asta per l'appalto della provvista di lime e leme da seghe diverse, per la complessiva somma di L. 13,156.25. Consegna entro 40 giorni. Deposito cauzionale L. 1,400 come sopra.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Prefettura di Messina, si accettano le offerte di ribasso non inferiore al 20°, per l'appalto della costruzione del tronco della strada obbligatoria da Monforte San Giorgio al confine di Roccavaldina, sul prezzo di L. 93,194.28, così ridotto pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 26 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi in Brescia, si terrà un'asta per l'appalto della provvista di 30,000 sbarre di acciaio per canne da fucili (mod. 1870) fucinate, pel complessivo importo di L. 72,000. Consegna entro 100 giorni. Deposito cauzionale L. 7,200 in numerario o rendita D. P.

— Il 28 detto mese, presso la Direzione del Genio militare in Messina, si terrà un'asta per l'appalto di un magazzino da polvere non alla prova, della capacità di 200,000 chilog. in vicinanza della fiumara Cammari presso Messina, per l'importo di L. 64,000. Deposito cauzionale L. 6,400 in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Torre Annunziata, si terrà un'asta per l'appalto della provvista di 24,000 aste da casse di fucili (mod. 1870), per il complessivo importo di L. 84,000. Consegna entro 120 giorni in 3 rate eguali: la 1ª entro 60 giorni, e le altre due di 30 in 30 giorni successivi. Deposito cauzionale L. 8,400 in numerario o rendita D. P.

— Il 30 detto mese, presso la Prefettura di Piacenza, si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione dell'arginatura del Mezzano Vigoleno, dal tratto sistemato presso lo stradone Bernardi fino allo stradone Arcelli, nel 2º comprensorio di Po, Comune di Calendasco, per la presunta somma di L. 79,000. Lavori da eseguire entro 120 giorni. Deposito interinale lire 2,800, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in denaro, biglietti di Banca, o rendita D. P.

— Il 1º luglio p. v., presso il Municipio di Varzi (prov. di Pavia), si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione di un ponte in muratura a 4 arcate sul torrente Staffora, di fronte all'abitato di Varzi, con opere accessorie, per la complessiva somma di L. 92,096.70. Lavori da eseguire entro 18 mesi. Deposito cauzionale L. 9,209.67, in numerario o rendita D. P.

G. PASTORI *Direttore-proprietario, responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

21ª Settimana. — *Dal* 21 *al* 27 *maggio* 1882.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1882	1,539.—	457,641.55	297.36
Settimana corrisp. nel 1881.	1,446.—	505,653.80	349.69
Differenze nei prodotti della settimana 1882. . . .	+ 93.—	— 48,012.25	— 52,33
Introiti dal 1º gennaio 1882	1,516.43	9,206,774.87	6,071 35
Introiti corrisp. nel 1881	1,446.—	9,537,924.30	6,596 07
Differenze nei prodotti dal 1º gennaio 1882 . . .	+ 70.43	— 331,149.43	— 524.72
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1882.	1,338.—	234,893.70	175.56
Settimana corrisp. nel 1881.	1,288.—	217,256.30	168 68
Differenze nei prodotti della settimana 1882	+ 50 —	+ 17,637.40	+ 6.88
Introiti dal 1º gennaio 1882.	1,338.—	4,663,805.26	3,485.65
Introiti corrisp. nel 1881 .	1,279.53	4,631,038.60	3,619.33
Differenze nei prodotti dal 1º gennaio 1882	+ 58.47	+ 32,766.66	— 133.68

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di aprile 1882

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	30,284,48	11,713,14	9,069,96
Piccola Velocità	10,387,35	562,60	4,229,62
Totali . . .	40,671,83	12,275,74	13,299,58

Strade Ferrate Romane

11ª Settimana — *Dal* 12 *al* 18 *marzo* 1882

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	624,498.80	19,371.29
Settimana corrisp. del 1881.	1,681	688,916.97	21,369.55
Differenza (in più . . .	—	—	—
Differenza (in meno . . .	—	64,418.17	1,998.26
Ammontare dell'Esercizio dal 1º gennaio al 18 marzo 1882.	1,681	6,253,120.40	17,633.20
Periodo corr. 1881	1,681	6,414,211.08	18,094.46
Aumento	—	—	—
Diminuzione	—	161,090.68	461.26

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti del mese di dicembre 1881.

(depurati dalle tasse governative).

QUALITA' DEI TRASPORTI	LINEA VICENZA-SCHIO Importo	LINEA TREVISO-VICENZA e PADOVA-BASS. Importo	LINEA CONEGLIANO-VITTORIO Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori . . .	9,319.09	32,327.74	3,791.01	45,437.84
Bagagli e cani . .	109.76	535.22	78.94	723.92
Merci a grande vel.	1,069.45	5,006.78	2,077.25	8,153.48
Merci a piccola vel.	10,914.96	31,205.73	2,726.30	44,846.99
Introiti diversi . . .	533.58	1,020.07	381.58	1,935.23
Totale . . .	21,946.84	70,095.54	9,055 08	101,097.46

A N N U N Z I

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO D'ASTA

L'Amministrazione delle Ferrovie Romane, volendo ricostruire una nuova Stazione a S. Severa, chilometro 62 + 312 della linea Roma-Civitavecchia, apre una gara a schede segrete fra coloro che volessero concorrere all'accollo dei lavori relativi.

Il Capitolato d'oneri per tale accollo, registrato a Firenze il 23 Maggio 1882 ed al quale sono uniti due disegni, sarà ostensibile in Firenze nell'Ufficio dell'Ingegnere Capo servizio del Mantenimento, ed in Roma presso l'Ingegnere Capo della 3.a Sezione.

Per essere ammesso al concorso, ogni offerrente dovrà depositare nella Cassa Centrale dell'Amministrazione in Firenze, o presso il Sotto Cassiere di Roma la somma di L. 1000 in danaro od in Cartelle del Debito Pubblico valutate al corso del giorno.

Le offerte, in busta suggellata, dovranno pervenire alla Direzione Generale delle Ferrovie Romane in Firenze non più tardi delle ore 12 meridiane del giorno 19 Giugno corrente.

Sulla busta, oltre alla firma del concorrente, dovrà esservi l'indicazione:

Offerta per il lavoro di costruzione della Stazione di S. Severa.

L'Amministrazione non s'intende vincolata a scegliere fra i concorrenti il minore offerente, e può anche rifiutare tutte le offerte qualora non le giudichi di sua convenienza.

L'aggiudicazione definitiva dell'accollo è subordinata alla sanzione del R. Governo.

Firenze, 3 Giugno 1882.

LA DIREZIONE GENERALE.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Trazione e del Materiale in TORINO, VERONA e MILANO.

ACCIAIO vecchio in genere ed in lime di rifiuto.	Chilogr.	31,000	circa
BRONZO in limatura e tornitura . .	»	12,000	»
CERCHI di ferro per carri e carrozze	»	80,000	»
CERCHI d'acciaio per locomotive e tenders	»	63,000	»
FERRO vecchio in pezzi grossi e minuti, lamerino, gratelle, e da lavoro	»	201,000	»
GHISA da rifondere	»	36,000	»
OTTONE da rifondere e in limatura e tornitura	»	27,000	»
RAME in limatura e tornitura . . .	»	5,000	»
ZINCO da rifondere	»	14,000	»
ASSI montati per locomotivee e tenders N. 3	»	2,220	»
RUOTE vecchie in genere senza cerchi	»	1,900	»

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **4 luglio 1882.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 6 dello stesso mese alle ore 10 antimeridiane.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 20 giorni dalla data dell'aggiudicazione e pagati in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè i particolari della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di TORINO, GENOVA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA, FIRENZE e LUCCA e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 12 Giugno 1882.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO

TORINO — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, Via Finanze, 13.

ANNO XV. Mercoledì 21 Giugno 1882. N. 25.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO.

FERROVIE COMPLEMENTARI DEL REGNO

Linee di seconda e terza categoria

Insieme coll'annunciata Relazione dell'on. Gagliardo sul progetto di legge per l'approvazione delle tabelle di riparto generale delle somme da assegnarsi alle singole linee della seconda e terza categoria delle Ferrovie complementari, abbiamo ricevuto il nuovo testo del progetto di legge concordato, all'ultima ora, tra il Ministero e la Commissione parlamentare, in seguito alle modificazioni introdotte dall'uno e dall'altra a quello già inserito nel nostro numero del 19 aprile scorso.

Il nuovo progetto di legge, che sarà in questi giorni discusso alla Camera, risulta del tenore seguente:

Art. 1. — La linea Lecco-Colico, inscritta in forza dell'articolo 10 della legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª) alla quarta categoria delle Ferrovie complementari del regno, viene trasferita alla seconda categoria; ed il riparto della complessiva quota a carico dello Stato per le linee di seconda, terza e quarta categoria, di cui all'articolo 27 della legge predetta, di L. 618,993,720, è stabilito come segue:

Per le linee di seconda categoria:
Contributo dello Stato . . . . L. 265,066,600
Per le linee di terza categoria:
Contributo dello Stato . . . . » 259,797,120
Per le linee di quarta categoria:
Contributo dello Stato . . . . » 94,130,000

Totale . . . L. 618,993,720

Art. 2 Il montare dei lavori per le linee di seconda categoria in L. 265,066,600 corrisponderà presuntivamente per gli anni dal 1880 a tutto il 1897 alle seguenti somme:

Esercizio 1880	L.	5,720,200
Id. 1881	»	6,193,400
Id. 1882	»	7,037,900
Id. 1883	»	17,432,000
Id. 1884	»	17,600,900
Id. 1885	»	19,200,900
Id. 1886	»	19,882,400
Id. 1887	»	21,482,400
Id. 1888	»	19,382,400
Id. 1889	»	19,107,700
Id. 1890	»	19,132,900
Id. 1891	»	19,296,700
Id. 1892	»	14,834,600
Id. 1893	»	13,334,700
Id. 1894	»	13,138,100
Id. 1895	»	11,529,800
Id. 1896	»	11,229,800
Id. 1897	»	9,529,800
Totale	L.	265,066,600

Art. 3. Per le linee di 3ª categoria, la somma complessiva dei lavori, come sopra segnata in L. 259,797,120, è ripartita presuntivamente negli anni dal 1880 a tutto il 1900 come in appresso:

Esercizio 1880	L.	3,156,092
Id. 1881	»	3,417,200
Id. 1882	»	3,883,200
Id. 1883	»	15,100,700
Id. 1884	»	15,893,900
Id. 1885	»	16,193,900
Id. 1886	»	18,149,200
Id. 1887	»	18,849,200
Id. 1888	»	19,149,200
Id. 1889	»	18,973,500
Id. 1890	»	174,97,900
Id. 1891	»	17,405,600
Id. 1892	»	16,688,700
Id. 1893	»	13,385,500
Id. 1894	»	11,673,600
Id. 1895	»	9,396,900
Id. 1896	»	9,196,900
Da riportarsi	*L.*	228,011,192

	Riporto	*L.*	228.011,192
Esercizio	1897	»	8,596,900
Id.	1898	»	7,712,700
Id.	1899	»	7,712,700
Id.	1900	»	7,763,628
	Totale	L.	259,797,120

Art. 4. — **La restante somma dei lavori in L. 94,130,000, come sopra attribuita alle linee di 4ª categoria, è presuntivamente ripartita per gli anni dal 1880 a tutto il 1900 come segue:**

Esercizio	1880	L.	1,283,141
Id.	1881	»	1,389.400
Id.	1882	»	1,578.900
Id.	1883	»	1,667,300
Id.	1884	»	1,705,200
Id.	1885	»	1,705,200
Id.	1886	»	1,768.400
Id.	1887	»	1,768.400
Id.	1888	»	1,768.400
Id.	1889	»	1,818.800
Id.	1890	»	1,869.200
Id.	1891	»	2,197,700
Id.	1892	»	3,776.700
Id.	1893	»	5,279.800
Id.	1894	»	6,088,300
Id.	1895	»	7,073.300
Id.	1896	»	7,073.300
Id.	1897	»	7,073.300
Id.	1898	»	12,187,300
Id.	1899	»	12,187,300
Id.	1900	»	12,870,659
	Totale	L.	94,130,000

Art. 5. La somma di L. 63,265,713, complessivamente attribuita per acquisto di materiale mobile in esecuzione della suddetta legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª), è ripartita presuntivamente per gli anni dal 1880 al 1900 come segue:

Esercizio	1880	L.	»
Id.	1881	»	2,000,000
Id.	1882	»	2,000.090
Id.	1883	»	2,700,000
Id.	1884	»	3,600.000
Id.	1885	»	4,000,000
Id.	1886	»	5,060,000
Id.	1887	»	3,000,000
Id.	1888	»	5,000,000
Id.	1889	»	3,000,000
Id.	1890	»	7,000.000
Id.	1891	»	3,000,000
Id.	1892	»	5,300,000
Id.	1893	»	8,000,000
Id.	1894	»	1,000,000
Id.	1895	»	1,500,000
Id.	1896	»	1,500,000
Id.	1897	»	1,500,000
Id.	1898	»	1,500,000
Id.	1899	»	1,500,000
Id.	1900	»	1,265,713
	Totale	L.	63,365,713

Art. 6. Per gli effetti di cui ai precedenti articoli 2 e 3, sono approvate le unite tabelle *a* e *b* pel riparto presuntivo, fra le varie linee, dell'ammontare dei lavori.

Art. 7. Coi mezzi, di cui al successivo articolo 8, il Ministero dei lavori pubblici, d'accordo con quello della guerra, è autorizzato a provvedere, in un periodo di tempo più breve di quello stabilito dalle tabelle *a* e *b*, annesse alla presente legge, alla costruzione delle ferrovie ivi contemplate, le quali hanno maggiore importanza nei riguardi della difesa nazionale.

Art. 8. Nei bilanci annuali del Ministero dei lavori pubblici saranno mantenuti gli stanziamenti nella misura stabilita dalle leggi 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª) e 23 luglio 1881, n. 336 (serie 3ª).

Alle maggiori somme che occorrono per gli effetti del riparto stabilito cogli articoli precedenti, si provvederà col fondo che resterà disponibile sugli assegni per le linee assunte dalla Società delle ferrovie Meridionali con la legge 23 luglio 1881, n. 334 (serie 3ª), e mediante anticipazioni che il Ministro dei lavori pubblici è obbligato a stipulare con gli accollatarii, anche con corrisponsioni di un annuo interesse, non maggiore del 5 per cento, a decorrere dal giorno in cui i pagamenti sarebbero legalmente dovuti fino a quello in cui saranno effettuati.

Per la decorrenza degli interessi si terrà conto del disposto dell'articolo 9 della legge 5 giugno 1881, n. 240 (serie 3ª).

L'importo degli interessi farà parte integrante delle spese di costruzione delle linee.

I depositi cauzionali potranno essere restituiti, quando il loro montare sia coperto dai crediti liquidi dell'Impresa per anticipazioni.

Le disposizioni del presente articolo potranno applicarsi in tutto od in parte anche per la costruzione delle linee della prima categoria.

Sarà allegato ai bilanci un prospetto a corredo ed illustrazione degli stanziamenti dell'entrata e della spesa per costruzioni ferroviarie, da cui risultino:

a) La previsione dei lavori da farsi in ordine alle leggi 29 luglio 1879, 5 giugno 1881, 23 luglio 1881, ed alla presente legge;

b) Le somme da pagare nei limiti degli stanziamenti del bilancio;

c) Le somme che dovranno pagarsi in ciascuno degli esercizii successivi specialmente indicati.

Art. 9. È data facoltà al Governo del Re di riunire in *due capitoli*, divisi in articoli, le somme da stanziarsi annualmente nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici per la esecuzione della legge 29 luglio 1879, n. 5002, (serie 2ª).

In uno dei detti capitoli sarà riassunto l'annuo stanziamento complessivamente assegnato per le spese di cui all'articolo 25 della legge 29 luglio 1879, modificato con la legge 23 luglio 1881, n. 336 (serie 3ª), e che si riferiscono agli oneri derivanti allo Stato *per la continuazione e pel saldo dei lavori di ferrovie già state autorizzate e pei lavori in conto capitale relativi a ferrovie già in esercizio.*

Nell'altro capitolo saranno riassunte le somme assegnate pei lavori di costruzione e per l'acquisto di materiale mobile, relativi alle nuove linee complementari, di cui agli articoli 26 e 27 della legge 29 luglio 1879.

Di quei fondi dei quali non fosse possibile entro l'anno l'erogazione nelle opere e provviste a cui sono assegnati, o che risultassero in eccedenza ai bisogni per le opere e provviste stesse, il Governo potrà valersi per pagare il costo di quelle opere a provviste autorizzate dalla legge medesima, per l'esecuzione delle quali fossero insufficienti i preventivati stanziamenti.

Tali fondi saranno, occorrendo, reintegrati al rispettivo articolo negli anni successivi mediante le somme autorizzate negli articoli relativi alle opere e provviste, a favore delle quali saranno stati erogati.

Art. 10. Il Governo del Re è autorizzato a far eseguire gli studii delle ferrovie necessarie per la difesa dello Stato e non contemplate dalla legge del 29 luglio 1879, n. 5002, ed inoltre gli studii di una ferrovia attraverso lo Stretto di Messina, mediante galleria sottomarina, la quale, cogli occorrenti tronchi di raccordamento, metta in diretta comunicazione le ferrovie della rete siciliana con quella di Calabria.

La spesa per detti studii sarà prelevata sui capitoli 127 e 128 del bilancio del Ministero dei lavori pubblici pel 1882, e negli anni successivi sui capitoli delle costruzioni delle linee di 1ª e 2ª categoria.

Art. 11. Quando il prodotto lordo chilometrico del tronco Genova-Novi abbia raggiunto le lire 150 mila, sarà provveduto con legge speciale per la costruzione di una linea ferroviaria da Genova ad Asti per Ovada, Acqui e Nizza-Monferrato.

Sarà egualmente provveduto con legge speciale alla costruzione della suddetta linea, qualora gli enti interessati offrano, a fondo perduto, un concorso nella spesa di costruzione e di armamento, a termini dell' articolo 4 della legge 29 luglio 1879, n° 5002, rinunziando alla partecipazione degli utili, di cui all'articolo 14 della legge medesima.

LA FERROVIA ROMA-NAPOLI

Nel numero precedente riferimmo il testo del progetto di legge, presentato alla Camera dei deputati dal Ministro dei lavori pubblici. Diamo oggi la Relazione ministeriale che lo precede:

Signori! — L'articolo 34 della legge 29 luglio 1879, n° 5002, circa i provvedimenti per la costruzione di nuove linee di complemento della rete ferroviaria del regno, impone l'obbligo al Governo del Re di presentare entro tre anni una legge speciale per la costruzione, fra Napoli e Roma, di una diretta comunicazione ferroviaria, alla quale potranno coordinarsi le linee da Velletri a Terracina e da Sparanise a Gaeta.

Il Governo, nella veduta di adempiere in tempo utile al voto della legge ed al suo obbligo, non ha mancato di preoccuparsi dei mezzi più acconci onde concretare una proposta soddisfacente.

Già varii studii erano stati presentati o fatti dal Governo per una linea diretta fra Roma e Napoli; ed or di recente la Società delle strade ferrate Meridionali si è fatta avanti con un suo progetto, secondo il quale la nuova linea avrebbe una lunghezza di 200 chilometri fino ad Aversa, e di 220 fino a Napoli, e potrebbe essere costruita nel termine di tre anni.

Questo progetto trovasi in esame presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici onde riconoscerne la regolarità tecnica, come per massima si usa per tutti i progetti d'arte che vengono presentati al Governo. E perchè le notizie a questo riguardo riescano complete, aggiungerà il riferente che l'onorevole suo collega della guerra, con recente sua lettera, che si è pure comunicata al Consiglio superiore dei lavori pubblici, ha fatto alcune osservazioni ed avvertenze, ed ha proposto delle varianti al tracciato stabilito nel progetto della Società delle ferrovie Meridionali, e ciò nello scopo di ottenere che la nuova comunicazione ferroviaria riesca in tutto soddisfacente alla difesa del paese.

Ma il Governo, a cui incombe di garantire gli interessi dello Stato, si è dovuto grandemente preoccupare anche della questione economica, che per forza delle cose è inerente alla costruzione di questa nuova ed importante linea.

Vi è noto, o signori, che rimane ancora insoluto il difficile problema dell'esercizio delle ferrovie del regno, e come per tale titolo al Governo del Re, per effetto della legge 25 dicembre 1881, n. 545, serie 3ª, cesserebbe in quest'anno la facoltà d'esercitare le reti delle ferrovie Romane e dell'Alta Italia. La necessità quindi di regolare questa materia s'impone di per sè stessa, e l'opportunità di provvedere anche alla linea diretta da Roma a Napoli si presenta spontanea, trattandosi di coordinare l'esercizio nei riguardi economici, senza grave pregiudizio del traffico della linea esistente fra gli stessi punti.

La giustezza di questo concetto non potrà sfuggire alla vostra attenzione; e quindi il Governo del Re, col disegno di legge che sottopone alla vostra sanzione, viene in sostanza a concretare il detto concetto nella proposta, che l'esercizio delle due linee, l'attuale e la nuova, sia in mano del medesimo ente. Perciò, coll'art. 1°, propone che gli sia data facoltà di concedere a quella Compagnia, alla quale fosse affidato l'esercizio della rete in cui sarà compresa l'attuale linea per Caserta, anche la costruzione e l'esercizio della linea nuova.

Così sembra al riferente che nessuna collisione d'interessi sia possibile.

Lo stesso articolo prevede opportunamente il caso, in cui entro l'anno 1883 non fosse ancora risolto il problema dell'esercizio di tutte le ferrovie italiane; ed in tale caso, anzichè dall'industria privata, la nuova linea sarebbe costruita ed esercitata dal Governo.

Nè poteva pretermettersi dal riferente il bisogno di provvedere, nel termine strettamente necessario, all'esecuzione della nuova linea, che tanto interesse ha destato nella pubblica opinione delle due grandi città, e colla veduta di rendere di certa data un tal fatto, propone, coll'articolo 2, che la linea medesima debba essere aperta all'esercizio non più tardi del 31 dicembre 1886. E, se si tiene conto, come è giusto, che sono necessarii tre anni per la costruzione, e che non prima del 1883 potrà essere regolata la materia che riguarda l'esercizio di tutte le ferrovie del Regno, non vi parrà, o signori, spero, troppo protratto il termine proposto.

Confida pertanto il riferente che, tenuto conto di tutte le circostanze esposte, non vorrete negare il vostro suffragio al seguente disegno di legge.

Il progetto di legge, come si è detto da principio, fu già inserito nel nostro numero precedente tra le *Notizie ferroviarie italiane.*

Dobbiamo qui aggiungere che la Commissione esaminatrice si dichiarò pienamente favorevole, ed ha eletto a suo relatore l'on. Bonomo.

FERROVIA DEL GOTTARDO

DECIMO RAPPORTO della Direzione e del Consiglio d'amministrazione all'Asemblea generale degli azionisti del 20 *maggio* 1882.

(Continuazione — vedi N. 24).

V. *Costruzione della linea* (seguito).

Al 1° ottobre 1881, il ritardo nei lavori aveva raggiunto un anno intero. Benchè, al momento della conclusione della Convenzione, il sig. L. Favre avesse proposto, di sua iniziativa, la durata della costruzione di otto anni, ed inoltre avesse fatto intravedere con certezza una forte diminuzione di questo termine, codesto ritardo di un anno era nondimeno previsto nella Convenzione principale. La fine dell'art. 7 è, infatti, così concepita:

« Alla fine dell'anno, il sig. Favre sarà decaduto, e la sua cauzione (art. 8) diverrà proprietà della Compagnia del Gottardo ».

Anche sotto questo rapporto, noi non credemmo dover procedere secondo lo stretto tenore della Convenzione. Già nel 1880 avevamo dichiarato all'Impresa che ci riservavamo una libera decisione in quanto alla questione della proroga del termine. Per motivi di equità, ed appoggiandoci alle precedenti domande dell'Impresa, le dichiarammo con lettera del 7 ottobre 1881, che, sotto la riserva della ratifica delle Autorità competenti, noi prolungavamo di tre mesi il termine di compimento stipulato colle Convenzioni, cioè che lo prorogavamo al 1° gennaio 1881. Laonde tutte le conseguenze previste dall'art. 7 non entrano in vigore che a partire da questa ultima data, però nel senso che se, contro ogni aspettativa, i tribunali accordassero più tardi all'Impresa un prolungamento di termine, questo si troverebbe più che coperto da quello spontaneamente accordato. Inoltre dobbiamo ricordare, in quanto all'ultimo Rapporto di gestione, che le ritenute stipulate all'art. 7 della Convenzione principale per ritardo nel compimento dei lavori (ritenute che al 1° ottobre, ossia al 31 dicembre 1881, ammontavano a 2,700.000 fr.), non furono effettuate, senza che però noi avessimo rinunciato ai nostri diritti, e senza pregiudizio di questi. —

Ci resta da parlare d'un'altra questione molto importante. Come sapete, la nostra Società ha anticipato al sig. L. Favre, per le installazioni del tunnel, una somma di 4 milioni di franchi, che l'imprenditore deve rimborsare cogl'interessi semplici del 5 0[0 all'anno, senza tener conto degl'interessi composti.

Da principio, la Società era autorizzata, pel rimborso di queste anticipazioni, a ritenere durante gli ultimi anni stipulati per l'esecuzione del tunnel, sulle somme dovute al sig. Favre, gl'importi necessarii a coprirsi, in via di compensazione, delle sue anticipazioni per le macchine, ecc.

Mentre la seconda Convenzione addizionale del 6 febbraio 1877 contiene già condizioni di rimborso più favorevoli per l'imprenditore, la quinta Convenzione addizionale del 5 maggio 1879 racchiude una concessione ancora più importante. Noi rinunciammo al rimborso delle anticipazioni per via di compensazione, durante il corso dei lavori previsto nelle Convenzioni. A tale effetto venne stipulato all'art. VIII:

« Per contro, il sig. Luigi Favre s'impegna a restituire alla Compagnia le somme in questione cogl'interessi pel 15 ottobre 1881. Nel caso in cui il sig. Favre mancasse a tale impegno, la Compagnia è autorizzata a pagarsi colla liquidazione dei valori da lui depositati a titolo di cauzione. »

Dobbiamo qui aggiungere che la questione delle anticipazioni fu sempre trattata come una questione affatto isolata dagli altri rapporti. L'Impresa fu addebitata delle anticipazioni per le installazioni, compresi gl'interessi, con un conto speciale. Tutti gli anni, al 31 dicembre (per la ultima volta al 31 dicembre 1880), e dopo l'invio d'un estratto del suo conto-corrente, essa ha formalmente riconosciuto il suo debito per capitale ed interessi.

Per tal fatto noi ci trovammo in grado di ricordare, il 7 ottobre scorso, all'Impresa, ch'essa era tenuta a rimborsare le dette anticipazioni, cogl'interessi, pel 15 ottobre, ascendenti a fr. 5,584,080.70. Noi le facemmo osservare nello stesso tempo che, in caso di non rimborso, noi saremmo costretti a pagarci colla liquidazione dei valori depositati a titolo di cauzione.

Al nostro invito l'Impresa L. Favre rispose con una protesta, ma non ci fu possibile di dare alcun peso alle sue obbiezioni; e siccome essa non si conformava alla nostra domanda di pagamento, così le dichiarammo che effettueremo la liquidazione della sua cauzione. Il rimborso di codesto debito dell'Impresa essendo scaduto il 15 ottobre 1881, l'Impresa è in mora, e noi dobbiamo quindi, sino da questa data, calcolare gl'interessi moratorii al 5 per 0[0 sul nostro credito totale di fr. 5,584,080 70.

Un'altra conseguenza risultante dalla natura stessa della questione si è che, a partire dal 15 ottobre, noi non le rilascieremo più i *cuponi* d'interessi dei valori depositati a titolo di cauzione, e che sono scaduti dopo questa data. Poichè la nostra Società ha il diritto di vendere i titoli, essa deve poter disporre egualmente dei *cuponi* d'interessi. È inutile dire che l'Impresa sarà accreditata degli interessi delle somme che noi incasseremo per questo fatto.

L'Impresa ha parimenti protestato contro l'applicazione degl'interessi moratorii, nonchè contro la ritenuta e l'incasso dei cuponi. Ma, fatta pure astrazione dai motivi sovraenunciati e derivanti dalla natura delle cose, noi abbiamo tanto meno potuto tener conto della detta protesta, che, senza di ciò, non avremmo più, in breve tempo, una garanzia sufficiente pei nostri crediti. —

I *ponti in ferro,* del peso totale di 6,760 tonnellate, erano tutti montati, ad eccezione di 4 grandi tavolate, che furono compiuti nel febbraio 1882.

Ne risulta che, meno qualche breve interruzione e sulle 2 sezioni comprese tra Dazio Grande e Polmengo da una parte, e tra la Lume e la Stazione di Giornico dall'altra parte, la *posa delle rotaie* ha potuto effettuarsi.

Per quanto concerne la posa delle rotaie nelle Stazioni, aggiungeremo ch'essa era interamente compiuta alla fine di dicembre nelle Stazioni di Brunnen, Sisikon. Altdorf, Amsteg e Bodio. — A Giornico, Bironico e Magadino, essa non era cominciata; altrove essa è in corso di esecuzione. La lunghezza totale delle rotaie posate nelle Stazioni è di 15,500 m.

Alla fine del 1881, i *fabbricati* delle nuove linee erano prossimi ad esser compiuti. Indicheremo quelli che ancora mancavano: il fabbricato viaggiatori di Chiasso, le cui murature e la copertura erano compiute, nonchè le nuove costruzioni e gl'ingrandimenti dei locali pel servizio delle merci in questa Stazione; i cantieri provvisorii, le rimesse di locomotive e vetture, e l'officina del gaz a Bellinzona. Il compimento in tempo utile di questi fabbricati è fuori di dubbio.

I lavori per l'*alimentazione* d'acqua nelle Stazioni sono o compiuti o presso al termine. La montatura dei serbatoj metallici è in corso di esecuzione.

Le *chiusure* secche sono in generale compiute, fuorchè sulla linea del Monte-Cenere. —

Ora abbiamo da notare quanto segue circa il *materiale ruotabile.*

Le ordinazioni di locomotive nuove consistono in 6 locomotive-tenders per treni di viaggiatori su linee di pianura, 24 locomotive a 6 ruote accoppiate per treni di viaggiatori in montagna e di merci in pianura, 15 locomotive ad 8 ruote accoppiate per treni di merci in montagna, 2 piccole macchine-tenders per esercizio secondario. Queste due ultime macchine furono consegnate in novembre, e dal 1° gennaio 1882 il servizio provvisorio del tunnel del Gottardo. Delle altre 45 macchine, 3 erano compiute, 2 erano presso ad esserlo, 12 caldaie erano compiute, o quasi, nei cantieri di Esslingen. Lo stesso dicasi per le caldaie che devono esser costrutte dalle fabbriche Maffei e Krauss di Monaco. In generale, lo stato d'avanzamento delle locomotive fa presumere che la loro consegna seguirà nel tempo fissato.

Furono ordinate 28 vetture da viaggiatori, 20 furgoni da bagagli, e 245 vagoni da merci, cioè in totale 293 veicoli da consegnare nella primavera 1882. Le molle e gli assi montati sono forniti ai fabbricanti di vetture e vagoni dalla Compagnia del Gottardo, che li ha ordinati a fabbriche speciali. La sorveglianza di queste varie costruzioni è esercitata, come per le locomotive, dai nostri agenti, e l'andamento dei lavori è normale. Quantunque un solo veicolo, una vettura di 1ª classe, fosse compiuto alla fine del 1881, l'avanzamento dei lavori ci garantisce la consegna di questo materiale in tempo utile. Tutte le molle erano consegnate alla fine di settembre, ed il 70 0[0 degli assi montati alla fine di dicembre. —

Durante il 1881, abbiamo avuto da deplorare gli *accidenti* seguenti:

Seguiti da morte	N°	45
Non seguìti da morte	«	166
	Totale N°	211

Tra gli accidenti seguìti da morte, 13 ebbero luogo nel gran tunnel, cioè 7 dal lato nord, e 6 dal lato sud. Tra quelli non seguìti da morte, se ne verificarono 30 sotto il gran tunnel, cioè 18 dal lato nord, e 6 dal lato sud.

Dei rimanenti, il maggior numero si ebbe sul tronco Airolo-Biasca, cioè 12 tra quelli seguìti da morte, e 59 tra quelli non seguìti da morte.

Trovandosi giornalmente impiegati in media 9,771 operaj, si ebbe dunque un operaio morto su 217, ed un operaio ferito su 59; ed in generale un accidente su 46 operaj.

VI. *Esercizio.*

A. Situazione generale. — Durante l'anno di cui ci occupiamo, si stabilirono in modo definitivo le *tariffe interne* pel trasporto dei *viaggiatori e bagagli.* Le trattative aperte circa la creazione di *tariffe dirette per viaggiatori e bagagli* pel traffico tra la Ferrovia del Gottardo da una parte e le Ferrovie svizzere e tedesche dall'altra, riuscirono in parte ad un accordo, e per l'altra parte la soluzione è attesa in un avvenire prossimo. I negoziati relativi alla creazione di tariffe dirette per viaggiatori e bagagli tra la Germania, il Belgio, l'Inghilterra e la Svizzera da una parte, e l'Italia dall'altra parte, sono in piena attività.

Per ciò che concerne il *servizio delle merci,* la questione del sistema delle tariffe da scegliere pel traffico tra la Germania e l'Italia pel Gottardo ha presentato considerevoli difficoltà. Le Ferrovie tedesche proponevano che si adot-

tasse pei percorsi tedesco-svizzeri il sistema tedesco detto « di riforma », introdotto tra esse da qualche tempo. Le Compagnie svizzere interessate (Nord-Est, Centrale-Svizzero e Gottardo), riconoscendo pure la opportunità di tale misura per le regioni facenti concorrenza colla strada del Brennero, la quale adottò il detto sistema pel traffico tra la Germania e l'Italia, non credettero tuttavia di dover aderire a quella proposta; attesochè l'introduzione del sistema di riforma tedesco nel traffico italo-tedesco provocherebbe tosto la questione di sapere se il detto sistema non dovesse essere ammesso anche pel traffico italo-svizzero e pel servizio interno svizzero: il che, riguardo alle prescrizioni sulle tasse del maggior numero delle concessioni, trascinerebbe, per una parte di queste, a sacrificii finanziarii. Laonde esse proposero di estendere egualmente al traffico colla Ferrovia del Gottardo, cioè ai percorsi tedesco-svizzeri sino a Chiasso transito; in altri termini, di estendere al traffico coll'Italia la combinazione, attualmente esistente tra le diverse Compagnie tedesche e svizzere, della classificazione delle merci in vigore nella Svizzera orientale. e quella del sistema di riforma tedesco.

Le Amministrazioni tedesche però dichiararono che non potevano adattarsi a codesta maniera di vedere; ch'esse dovevano, al contrario, mantenere la prima loro proposta, attesochè soltanto in questo modo sarebbe possibile alla Ferrovia del Gottardo di sostenere con vantaggio la concorrenza col Brennero.

In tale stato di cose, le Compagnie svizzere, avendo tutto l'interesse a veder prontamente troncata la questione, non credettero di dover persistere più a lungo nel loro punto di vista. Fu dunque dichiarato alle Amministrazioni tedesche che, sotto la riserva di alcune modificazioni (la fissazione di una seconda classe di merci in dettaglio) e dell'approvazione delle loro Autorità di sorveglianza, le Amministrazioni svizzere erano disposte ad adottare il sistema di riforma tedesco per il transito tra la Germania e l'Italia. Ed è su questa base che furono aperte le trattative ch'ebbero luogo successivamente circa la fissazione di tariffe dirette per merci, a cui si accennava.

Nelle discussioni su tale argomento, fu altresì esaminata la questione di sapere, se nel caso dell'adozione del sistema di riforma tedesco pel traffico italo-tedesco, non fosse necessario di proporlo anche pel traffico interno della ferrovia del Gottardo e pel traffico diretto con altre Compagnie. Noi fummo indotti a rispondere a tale questione in modo affermativo, tanto dal risultato dell'esame, quanto dalla ripetuta domanda delle Autorità federali, che la Ferrovia del Gottardo dovesse introdurre, pel traffico interno e pel traffico diretto, lo stesso sistema di tariffe che per il transito; e che colla dichiarazione formulata dalla Compagnia del Nord-Est, che essa accettava il sistema di riforma tedesco nel suo complesso. Laonde le tariffe di transito tra la Germania e l'Italia per il Gottardo, le tariffe interne della nostra rete, nonchè le tariffe dirette colle Amministrazioni che adottano tale sistema, saranno stabilite sulla base del sistema di riforma tedesco.

Durante l'anno 1881, le Ferrovie dell'Alta Italia non hanno ancora risposto in modo definitivo alla domanda che noi abbiamo loro diretto circa il sistema di tariffe, ch'esse si proponevano di applicare sulla loro rete pel traffico delle merci tra la Germania, la Svizzera e l'Italia.

Noi torneremo forse su questo argomento nel nostro Rapporto successivo.

(*Continua*).

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

SUL SERVIZIO DELLE MERCI PEL GOTTARDO.

In relazione a quanto pubblicammo nel nostro numero del 31 maggio circa la ritardata attivazione del servizio delle merci sulla nuova linea del Gottardo, riceviamo ora dall'on. sig, Direttore dell'Esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia la seguente lettera, che siamo lieti d'inserire:

Egregio sig. Direttore
del *Monitore delle Strade ferrate* — Torino.

Milano, 17 giugno 1882.

Dappoichè è noto che la S. V. di buon grado accoglie nel suo riputato giornale tutto quanto può interessare il pubblico servizio delle ferrovie, La si prega a voler compiacersi di inserire nel prossimo numero la presente sull'argomento del servizio diretto dei trasporti pel nuovo valico del Gottardo.

Nella *Neue Zürcher Zeitung*, del giorno 11 corrente mese, è apparsa una comunicazione dell'onorevole signor Zingg, presidente della Direzione della Gotthardbahn, colla quale egli interviene personalmente a dare al pubblico delle spiegazioni sul ritardo verificatosi nell'attivazione di quel servizio.

Il sig. Zingg anzitutto riconosce che le Ferrovie italiane hanno presentato gli elaborati delle proprie tariffe in tempo utile, ed adduce poi le ragioni che valgono a scagionare le Ferrovie svizzere e tedesche, che non poterono fare altrettanto, essendo il loro còmpito assai più grave, complesso e di conseguenza più lungo.

Noi siamo lieti di associare i nostri encomii a quelli dal sig. Zingg indirizzati alle Ferrovie svizzere e tedesche pel lavoro da esse allestito in uno spazio di tempo relativamente breve; come ci associamo volentieri a lui per riconoscere che il nostro còmpito era ben più facile, tanto che, ed appunto per questo, noi avevamo domandato un tempo assai breve per poter condurlo a termine, come puntualmente abbiamo fatto; mentre l'invio delle tariffe svizzere e tedesche fu completato soltanto il 23 maggio, cioè con un ritardo di oltre due mesi dalla data stabilita nella Conferenza di Milano del gennaio 1882. Dubitiamo tuttavia che le scuse addotte siano menate buone dal pubblico impaziente, il quale potrebbe con qualche fondamento eccepire che, se il lavoro doveva essere di tanta mole, si sarebbe potuto prevedere e provvedere in tempo opportuno, iniziando le pratiche con maggiore attività e sollecitudine.

Il sig. Zingg osserva in seguito che, malgrado il ritardo, il servizio diretto poteva essere attivato col 1° giugno, se l'Alta Italia lo avesse voluto. Noi siamo dolenti di dover contraddire a questa asserzione: diremo poi anche le ragioni per le quali l'Alta Italia dovette sospendere la pubblicazione delle proprie tariffe speciali; ma intanto risponderemo che, solo pel tempo materialmente necessario all'impianto del servizio diretto per la nuova via, non dipese dal fatto, nè dalla volontà dell'Alta Italia, se codesti servizii dovettero essere ritardati. Per la esperienza lunga e proficua che questa Amministrazione ha acquistata nella istituzione dei servizii diretti internazionali colla Germania, colla Francia, coll'Austria-Ungheria e colla stessa Svizzera, essa conosce appuntino quanta e quale sia la bisogna, e quanto tempo occorra per compierla; tant'è vero che nella Conferenza predetta di Milano richiese due mesi di tempo almeno per rivedere, coordinare, stampare, far approvare, pubblicare, distribuire le tariffe alle Stazioni, e disporre

il tutto per l'attivazione regolare di così importanti servizii. Ora, si domanda, potevasi credere che le Ferrovie italiane riuscissero a far ciò in soli otto giorni, chè tanti ne corrono dal 23 al 30 maggio? E notisi ancora che, come era naturale il prevedere, non poteva, nè doveva l'Alta Italia limitarsi al troppo facile ufficio di affidare alla stampa, senza prima esaminarli e studiarli accuratamente, i prontuarii e regolamenti che le erano stati comunicati, nell'interesse proprio e del Commercio. Questo esame e questo studio furono tosto intrapresi dall'Alta Italia, e da essi ebbero origine le recenti Conferenze di Lugano e Lucerna, nelle quali, per ciò che riguarda specialmente il servizio fra l'Italia e la Svizzera, si concretarono le disposizioni regolamentari pei trasporti, tutte le altre norme e convenzioni per la effettuazione regolare del servizio diretto, e, ciò che più importa al pubblico, si mise sul tappeto la interessante questione della elevatezza delle tariffe svizzere, di cui si discorrerà qui appresso. Come mai il sig. Zingg afferma ora che al 1° giugno sarebbesi potuto attivare il servizio diretto, se egli stesso intervenne il giorno 6 di detto mese alla Conferenza di Lugano, assieme ad altri on. delegati delle Ferrovie svizzere, ed in contraddittorio con quelli dell'Alta Italia; e se dal protocollo della Conferenza medesima risulta che il Regolamento dei trasporti venne soltanto allora concordato, e che sono ancora tutt' altro che concordate le tariffe del servizio italo-svizzero?....... L'Alta Italia aveva già, prima della Conferenza di Lugano, iniziata la stampa dell'edizione italiana, così delle tariffe italo-svizzero-tedesche, come di quelle italo-svizzere, beninteso nelle parti incontestate, e non mancherà di sollecitarla al più possibile dopo gli accordi presi; ma è certo che, per quanta cura e premura si voglia usare, non occorrerà minor tempo di quello richiesto fin dapprincipio.

Finalmente il sig. Zingg entra a parlare delle tariffe, e fa un appunto non troppo benevolo all'Alta Italia, accusandola di aver proceduto *in modo strano, mettendo in questione le sue tariffe speciali, che erano già state comunicate alle Ferrovie Svizzere.* Ma nell'accusa del sig. Zingg si contiene puranco la nostra difesa; imperciocchè, se l'Alta Italia aveva già trasmesse quelle tariffe, era segno certissimo che essa aveva in animo, come ha tuttora, di applicarle anche al nuovo valico, a beneficio del traffico tra i due paesi. Ma è altrettanto certo che le riduzioni di tariffa sono concesse solo quando le Amministrazioni interessate nello stesso servizio mostrano di apprezzarle al loro giusto valore, e le accolgono con ribassi corrispondenti sul rispettivo percorso; nè possono invece essere mantenute quando quelle stesse Amministrazioni, di proposito od inconsciamente, ne rendono frustranea ed inutile l'applicazione, ovvero pretendano che i sacrifizii siano tutti sostenuti da una parte, ad esclusivo vantaggio dell'altra. Le tariffe speciali dell'Alta Italia, estese a tutti i valichi alpini, hanno notevolmente contribuito ad aumentare gli scambii commerciali fra i paesi finitimi, ed i nostri vicini le hanno sempre accolte assai lietamente, favorendo con analoghe concessioni il traffico che quelle tariffe sono chiamate ad agevolare. Se pel Gottardo le Ferrovie Svizzere non si decidono ad accordare di siffatte concessioni, le riduzioni nostre di tariffa riesciranno in gran parte inutili, illusorie, e sempre a tutto nostro danno; mentre per molte destinazioni di oltre Alpi, le antiche vie, colle tariffe già in vigore, riesciranno più vantaggiose al commercio. È questo l'unico e vero motivo, pel quale l'Alta Italia ha creduto di dichiarare alle Ferrovie Svizzere che, se queste non ribassavano le proprie tariffe, avrebbe dovuto rivedere quelle ridotte, già da essa comunicate, nell'interesse della Ferrovia e del Commercio.

A questo punto noi lasciamo giudicare il pubblico se sia più ***strano*** il procedere nostro, che in definitiva consiste nel sospendere una concessione inutile per una parte e dannosa per l'altra, quando non trovi corrispettivo nelle concessioni analoghe delle altre Ferrovie; ovvero il contegno delle Ferrovie Svizzere, le quali, di fronte alle ingenti spese sostenute per aprire una nuova strada diretta e più breve attraverso le Alpi, giungono per la ristrettezza delle loro concessioni a questo risultato, che le antiche vie più lunghe e meno dirette riescano economiche e preferite dal Commercio.

Davvero noi credevamo di fare cosa utile e grata, non soltanto per noi e pel Commercio, ma anche pella stessa Società della Gotthardbahn, procurando di indurre questa a concessioni, le quali, a parer nostro, dovrebbero aiutare validamente lo sviluppo del traffico sulle sue linee, ricavando essa, più che altri, i maggiori benefizii dalla vittoria sulla concorrenza delle linee rivali. Saremmo ben dolenti se queste nostre intenzioni fossero state male interpretate; ma è sicuro che, nella nostra coscienza, dobbiamo ad ogni modo esserne egualmente soddisfatti.

Aggradisca, egregio sig. Direttore, l'espressione di riconoscenza della scrivente.

La Direzione dell'Esercizio
delle Ferrovie dell' Alta Italia.

><

Il 18 corr. abbiamo ricevuto da Arona il seguente telegramma:

« Stamattina, ore 9, aperto il passaggio fra i due attacchi della galleria di Laveno, con incontro preciso di tracciato, misura e livello. Compiendosi le previsioni della Direzione dei lavori, la galleria, lunga 2,934 m., attaccata a foro cieco, sebbene in roccia compattissima, ad inclinazione sfavorevole di strati, con abbondanti filtrazioni d'acqua, fu perforata in 12 mesi e 17 giorni, con celerità di scavo non raggiunta finora in analoghi lavori ».

Noi non possiamo ch'essere meravigliati di tanta celerità, effettivamente non raggiunta finora in consimili lavori nè in Italia, nè all'estero, e che non era stata ritenuta ammissibile, all'epoca degli appalti, da tecnici competentissimi.

Devesi poi notare che nei 12 mesi e 17 giorni suddetti sono compresi pure quelli che occorsero per l'impianto dei cantieri definitivi di perforazione: e non furono pochi, poichè questi non funzionarono che alcuni mesi dopo il cominciamento dei lavori, e durante questo periodo, lo scavo fu eseguito ai due imbocchi con cantieri provvisorii di limitata forza.

Dell'importanza dei lavori nella suddetta galleria fu già diffusamente parlato dal nostro corrispondente di Arona nella sua lettera inserita nel *Monitore* del 7 corr. mese, a cui rimandiamo volentieri i lettori, che ne desiderassero particolari ragguagli.

Siamo poi lieti di poter aggiungere che l'on. Ministro dei lavori pubblici, avuta comunicazione del risultato come sopra ottenuto, inviò tosto alla Direzione tecnica un telegramma di vivissime congratulazioni per tutto il personale, e specialmente pel solertissimo suo capo comm. Giambastiani. —

Riceviamo la notizia che ieri è stata ultimata la fondazione ad aria compressa della spalla Novara del gran ponte sul Ticino per la ferrovia Novara-Pino.

Le fondazioni sono ora tutte ultimate.

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha esaminato il progetto della ferrovia diretta Napoli-Roma per Terracina e Gaeta, presentato dalla Società delle Strade Ferrate Meridionali, ed ha ritenuto che, prima di prendere qualsiasi deliberazione in merito del progetto stesso, debbano essergli presentati gli studii di quattro varianti al tracciato proposto, onde poter met-

tere la linea in migliori condizioni di stabilità. (Vedi più sopra la *Relazione ministeriale* alla Camera dei dei deputati).

><

La Deputazione provinciale di Modena ha presentato per approvazione al Ministero dei lavori pubblici, il progetto definitivo del tronco di ferrovia da San Felice a Finale, della linea Sassuolo-Modena-Mirandola-San Felice-Finale, della quale quella Provincia è concessionaria.

I dettagli tecnici di tale progetto sono i seguenti:

Il tronco ha la lunghezza di m. 20,102, ripartita in 13 rettifili estesi in totale m. 17,275.71, ed in 12 curve aventi uno sviluppo di m. 2,826.29, con raggio variabile fra i m. 400 ed i m. 1,000.

L'altimetria del tronco è suddivisa in 23 livellette, delle quali 12 orizzontali, 9 in discesa e 2 in ascesa, con uno sviluppo rispettivo di m. 13,733.80, metri 5,851.50, e m. 516.70. Le pendenze delle livellette variano fra l'1.14 ed il 5 0|00.

Ad eccezione di un ponte in ferro, della luce di m. 10, per l'attraversamento del canale Bagnoli, tutti gli altri manufatti progettati, che sono 74, non hanno importanza alcuna, non essendo che tombini, della luce da m. 0.50 a 0.75.

Sono previste due Stazioni: una per San Felice, e l'altra per Finale: ed una fermata per l'abitato di Massa Finalese.

Assai numerosi sono i passaggi a livello, che in totale arrivano a 76, dei quali 69 per strade carreggiabili, e 7 per pedoni.

Per il personale di sorveglianza della strada sono da costruirsi 13 garette di guardia e 3 caselli.

><

Sappiamo che la Società concessionaria della linea Pinerolo-Torre Pellice ha fatto le più vive sollecitazioni alle Imprese costruttrici della linea, perchè i lavori siano spinti con tutta la possibile energia, in modo che la linea entro il mese corrente si trovi in condizione di essere armata, per poterne fare l'apertura all'esercizio entro il prossimo luglio.

><

Ci scrivono da Catania che quella Deputazione provinciale ha rimesso al Ministero dei lavori pubblici il progetto definitivo della ferrovia Circumetnea, per la quale la Provincia stessa, riunita in consorzio coi Comuni interessati, ha avanzata domanda di concessione della costruzione e dell'esercizio, a tenore degli articoli 11 e 18 della legge 29 luglio 1879, n. 5002.

Ci scrivono inoltre che la predetta Deputazione ha fatto preparare un progetto di massima, che ha sottoposto alla superiore approvazione, per una nuova linea di strada ferrata che, staccandosi dalla linea Circumetnea fra Paternò ed Adernò, andrebbe a sboccare a Nicosia, svolgendosi nella vallata del fiume Salso.

Secondo tale progetto di massima, la linea avrebbe la lunghezza di chil. 80, ed il relativo costo di costruzione sarebbe preventivato in L. 8,100,000, ossia a L. 100,000 circa in media per chilometro. Di questa nuova ferrovia la Provincia di Catania ed i Comuni interessati domanderebbero la concessione, previa inscrizione nella quarta categoria delle ferrovie complementari.

><

Ci consta che furono condotti a termine i lavori relativi all'impianto della nuova fermata di Tassignano fra Lucca e Porcari, la quale potrà essere aperta al pubblico servizio pel 1° del venturo luglio, limitatamente ai viaggiatori ed ai bagagli.

><

Abbiamo ricevuto da Benevento notizie intorno ai lavori di costruzione del tronco della ferrovia Benevento-Campobasso, compreso fra San Giuliano e Vinchiaturo. Secondo le notizie stesse, le opere tutte di quel tratto sarebbero così avanzate, da renderne possibile fra pochi giorni l'apertura all'esercizio.

Riceviamo pure notizia che l'Amministrazione delle strade ferrate Meridionali ha già avanzato domanda al Ministero affinchè voglia far procedere alla visita di ricognizione del tronco suddetto, il quale ha la lunghezza di chilometri 11.

><

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha approvata la spesa necessaria per la provvista di 2 grue da pesi, della portata di 10 tonnellate, da servire per la Stazione di Bologna; e per l'acquisto di 6 locomotive per treni economici da provvedersi dalle Ditte Cerimedo e Comp. di Milano, e Krauss e Comp. di Monaco.

><

L'Amministrazione stessa ha disposto che lo Scalo di Santa Limbania a Genova sia ammesso alle tariffe di transito A, ed alle locali 5 e 7; e che la Stazione di Isola del Cantone sia autorizzata alla vendita dei biglietti di andata e ritorno.

><

Abbiamo da Salerno che quella Direzione tecnica governativa per le ferrovie ha presentato per approvazione al Ministero dei lavori pubblici un progetto di appalto per la fornitura di 25 sviatoi occorrenti all'armamento delle Stazioni e fermate lungo i tronchi da Battipaglia ad Agropoli, della linea Battipaglia-Castrocucco.

L'importo della fornitura è presunto in L. 27,500.

><

L'Amministrazione delle strade ferrate Romane ha disposto che sia attuata la vendita di biglietti d'andata e ritorno, giornalieri, fra le Stazioni di Segni e di Roma.

><

La Camera di commercio ed arti di Lecce, in una sua recente adunanza, ha deliberato di appoggiare presso il Governo la istanza avanzata da quel Comune al Ministero dei lavori pubblici per ottenere che sia compresa fra le linee della quarta categoria una ferrovia che dalla Stazione di Lecce metta alla Marina di San Cataldo, la cui lunghezza sarebbe di 13 chil. e la spesa relativa di L. 540,000.

><

Sappiamo che il Governo Olandese ha fatto adesione, salvo poche riserve, al progetto di Convenzione concretato a Berna per il servizio internazionale dei trasporti per ferrovia.

><

Abbiamo ricevuto da Zurigo un esemplare di un elegante volumetto intitolato: *Guide sur le chemin de fer du St. Gothard et sur ses lignes accessoires, par* M. Kock de Berneck, edito dal sig. Cesare Schmidt, libraio di Zurigo.

Il volume è corredato di parecchie vignette illu-

strative, e di una bella carta topografica della ferrovia del Gottardo, con diligenti descrizioni della grande Galleria e delle linee d'accesso, compresa pure una descrizione e pianta di Milano: il tutto in 110 pagine, di carattere minuto, ma nitidissimo.

Noi crediamo che l'annunciato volume riescirà molto gradito ed utile a quanti ora si accingono a traversare il nuovo valico alpino.

><

Sunto delle deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 12 al 17 giugno corr.

Ha accolta la domanda ed ha approvato il progetto presentato dalla Società generale delle ferrovie economiche di Bruxelles per l'esercizio a vapore di una tramvia da Ivrea a Santhià;

Ha approvato il progetto per la costruzione di una tettoia, di un tronco di binario e delle chiusure pel deposito del combustibile in Stazione di Catania;

Ha ammesso il progetto per opere da costruirsi fra i chilom. 29 e 37 della linea Foggia-Candela (Ferrovie Meridionali).

Ha inoltre approvati i seguenti progetti:

Per il consolidamento del rilevato del Morello fra i chilometri 79 + 240 e 79 + 590 della linea da Palermo a Porto Empedocle (Ferrovie della Sicilia);

Per l'impianto del servizio merci a piccola velocità nella Stazione di Borgo Panigale, sulla linea Bologna-Pistoia;

Per ampliamento del servizio merci nella Stazione di Villafranca, lungo la linea Verona-Mantova;

Per la costruzione di un ponte sul torrente Spirito Santo, lungo la ferrovia Napoli-Nola-Bajano.

><

Malgrado i reiterati nostri reclami, non pochi giornali italiani continuano a riferire periodicamente le nostre *informazioni*, senza curarsi di citarne la fonte, o facendolo solo in minima parte e quasi di sfuggita. Noi ci crediamo in diritto e in dovere di reclamare ancora una volta per un più conveniente rispetto della nostra proprietà, che ci costa cure e denari; ed avvertiamo i giornali, che persistessero nell'abituale loro sistema, che ci vedremo, nostro malgrado, costretti a sospendere loro irremissibilmente l'invio del *Monitore*, annunciandolo sul foglio stesso.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Lucca-Viareggio. — In relazione a quanto annunciammo nelle nostre *Informazioni* del numero precedente, togliamo da una corrispondenza alla *Nazione* quanto segue:

Chi il giorno 7 si fosse trovato a Balbano, punto d'imboccatura est della galleria dei Cerracci della ferrovia Lucca-Viareggio, avrebbe assistito ad una vera e propria festa di operaj, di signori e di ufficiali di Governo, ed avrebbe trovato ragione di rallegrarsi. In quel giorno l'ultimo colpo di piccone dei minatori del pozzo n. 4 fece cadere l'ultima rocciosa cortina, che li separava dalla galleria; così che s'incontrarono lieti e acclamanti cogli operaj di questa.

Per festeggiare questo avvenimento e per dargli un carattere ufficiale, si recò da Lucca a Balbano un'eletta di persone, chiare per l'ufficio che occupano e per posizione sociale; e poichè è ormai passato in giudicato che ogni riunione ufficiale od officiosa deve avere il suo bravo banchetto, così nella villa Bartolucci fu data dal cav. Citti una colazione, alla quale non mancarono discorsi allegri e brindisi di circostanza.

Si assisero a mensa, dopo aver visitata la galleria e assistito alla esplosione delle mine, il Prefetto della provincia, il comm. Giambastiani, direttore della ferrovia Pino-Novara, il cav. Francesconi deputato provinciale, e molti altri, per lo più ingegneri, fra i quali i due giovani aiutanti-allievi Alessi e Cecchieri, che, sotto la direzione del cav. Citti e del Salvi, sono delegati alla costruzione della galleria.

Al punto dei discorsi e dei brindisi, il comm. Giambastiani disse di bere alla salute del cav. Francesconi, del comm. Morandini (autore del progetto della Lucca-Viareggio), e del direttore dei lavori cav. Citti e suoi dipendenti.

Il Prefetto pronunciò parole lusinghiere all'indirizzo dell'Impresa dei lavori, invitando a bere alla salute di questa e degli operaj.

Altri brindisi fecero il cav. Francesconi e l'ing. Salvi; nè poteva esser dimenticato il ministro Baccarini, che fu ricordato con belle e sentite parole dal giovane ingegnere Raffaello Cecchieri, il quale salutò il Ministro come benemerito della provincia lucchese.

Le parole dell'ing. Cecchieri furono salutate da generale applauso.

Alle 6 vi fu pure il banchetto degli operaj, e non è dirsi quanta allegria regnò tra loro. Anche quivi si fece un gran fuoco di brindisi, la cui parte principale si ebbero il Re, la Regina, il Prefetto, e soprattutto la Direzione dei lavori, che gode le simpatie generali.

— Scrivono pure da Quiesa allo stesso giornale per far rilevare l'importanza, vuoi dal lato tecnico, vuoi dal lato finanziario, della modificazione al progetto Morandini fatta dal cav. Citti, in quel punto in cui, invece di una galleria (del Bottaccio) si è fatta una trincea.

Qualche settimana fa, si recò qui il comm. Schioppo, ispettore al Ministero dei lavori pubblici, chiamato dall'urgenza di verificare in quale misura e in quale proporzione fossero dannose per l'Impresa le molte acque che si sono rinvenute nei pozzi. Per quanto è a mia cognizione, posso affermare che il comm. Schioppo trovò giusta la domanda d'indennità avanzata dalla Impresa stessa, a cagione delle maggiori spese incontrate e da incontrarsi nella lavorazione dentro i pozzi.

So di certo che l'Ispettore ministeriale trovò parole di ben meritata lode per il Corpo di direzione di questi lavori, nonchè per l'Impresa Saccorotti. Infatti l'opera va innanzi con alacrità e con impegno per parte di tutti.

Ferrovie complementari venete. — Nella seduta del 19 corrente, il Consiglio provinciale di Venezia trattò di nuovo delle ferrovie interessanti quella provincia.

Lette una lettera del Municipio che partecipa la nomina della sua Commissione ferroviaria, ed una comunicazione della Camera di commercio, la cui Commissione ferroviaria lamenta di non essere informata dalla Rappresentanza provinciale sulle trattative ferroviarie, il deputato *Pellegrini* riferisce sugli accordi presi con le Provincie di Udine, Padova e Rovigo, e presenta le proposte relative alla costruzione delle linee Adriatico-Tiberina, Casarsa-Gemona e Mestre-Camposampiero.

Maldini domanda la sospensiva, affinchè si stampi e si distribuisca la relazione, e *Fornoni* lo appoggia.

Pellegrini osserva che non si tratta che dell'esecuzione di un voto precedente del Consiglio; le linee sono quelle stesse definitivamente stabilite il 23 gennaio, e le condizioni finanziarie sono migliori di quelle che il Consiglio aveva accettate l'anno scorso. La stampa della relazione non era possibile, perchè gli ultimi convegni furono stretti solo due giorni addietro. Insiste sulla opportunità di votare subito sulle proposte, che concernono linee la cui utilità per Venezia fu sempre riconosciuta.

Dopo lunga discussione, a cui prendono parte i consiglieri *Fornoni*, *Diena*, *Maldini* e *Pellegrini*, l'on. *Fornoni* propone un ordine del giorno, col quale si sospenderebbe ogni discussione, rimettendo la Commissione a fare nuove trattative con Udine limitatamente al tronco Porto-Casarsa.

Questa proposta, messa ai voti per appello nominale, è respinta con voti 19 contrarii e 14 favorevoli.

Indi, malgrado le opposizioni sollevate da *Diena* e *Fornoni*, il Consiglio votò a grande maggioranza tutte le proposte presentate concordemente dalla Commissione ferroviaria e dalla Deputazione provinciale e che riferiremo nel prossimo numero.

Ferrovie Sarde. — La *Gazz. Uff.* del 16 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 14 maggio p. p., con cui è sanzionata e promulgata la legge, votata dal Parlamento, che approva la Convenzione stipulata il 3 luglio 1881 tra il Ministero e la Società delle Ferrovie Sarde, per la concessione alla medesima della costruzione e dell'esercizio della linea da Terranova al Golfo degli Aranci; Convenzione già da noi pubblicata nel n. 31 del 1881.

Ferrovie nella provincia di Pavia. — Il 15 corr. è stato stipulato in Pavia il contratto con cui quella Provincia concede alla *Società generale per le ferrovie complementari* una rete di 120 chilometri di tramvie a vapore, che comprende le linee Mortara-Pieve del Cairo, Vigevano-Pavia, Mortara-Trumello, Ottobiano-Trumello, Garlasco-Sannazaro, Pavia-S. Angelo Lodigiano. Queste linee faranno parte di una vasta rete di tramvie e ferrovie sulle due sponde del Ticino, di cui la Società per le ferrovie complementari prosegue l'attuazione.

Ferrovia Mantova-Modena. — Ieri (20) si è tenuta in Torino, sotto la presidenza del senatore Bella, l'adunanza generale ordinaria degli azionisti di questa Società anonima, la cui sede, per legge 23 luglio 1881, fu trasferita nella nostra città.

La Relazione del Consiglio di amministrazione constatò la ripresa del pagamento degli interessi e dell'ammortamento delle Obbligazioni sociali; l'iniziata pratica per l'ammortamento delle Azioni; la soddisfacente soluzione delle vertenze della Società colle Provincie di Mantova, Modena e Verona; e lo stato favorevole per la Società della importante lite fra essa ed il Governo pei maggiori lavori eseguiti dalla Ferrovia nella traversata di Mantova.

Dal bilancio generale dell'esercizio 1881, presentato dal Consiglio di amministrazione agli azionisti, risulta un utile netto di L. 160,515.47, già ripartito in principio di quest'anno in ragione di lire 10 per ciascun'azione, e per la residua parte portato in conto nuovo.

L'adunanza, udita la relazione dei revisori, approvò tale bilancio; e rielesse a consiglieri i signori ingegneri Bass, Baynes, comm. Geisser, Gonella, Kuster ed avv. Pariani; ed a revisori del bilancio i signori cav. Scavia e G. Anselmo.

Ferrovie del Piemonte — Il Consiglio comunale di Biella, dopo un efficace discorso dell'on. Sella, ha testè approvato la petizione seguente, mandata alla Camera:

« Considerato che, se dopo l'apertura del Gottardo il circondario biellese non fosse in comunicazione diretta da Sesto-Calende, le sue industrie ed i suoi commerci sarebbero posti in una condizione d'inferiorità rovinosa;

« Considerate le ragioni di interesse generale, le quali fanno desiderare la costruzione della ferrovia sotto-alpina, e che anche di recente si manifestavano nelle difficoltà frapposte alla concessione della trazione a vapore sul *tramway* Biella-Cossato;

« Considerato che le misere condizioni finanziarie di questo circondario rendono impossibile la costruzione della ferrovia sotto-alpina, finchè questa rimane in quarta categoria;

« Considerato che, se gli interessati di Torino promossero la domanda della costruzione di una ferrovia da Santhià a Sesto Calende, questa ferrovia gioverebbe anche al circondario di Biella, nella parte in cui verrebbe ad identificarsi nella sotto-alpina pel tracciato fra Gattinara e Sesto Calende;

« Fa istanza presso il Parlamento ed il Governo del Re perchè vogliano:

« 1° Elevare la ferrovia sotto-alpina dalla 4ª alla 3ª categoria.

« 2° Determinare il tracciato della linea Santhià-Sesto Calende in guisa che tocchi Gattinara ».

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia — Il *Commercio di Genova* reca:

Il comm. Valsecchi, Direttore generale delle Strade ferrate, ha dato istruzioni perchè si studii sulla linea Cuneo-Ventimiglia l'applicabilità delle gallerie elicoidali, le quali fecero così bella prova nella ferrovia del Gottardo.

Quando, come tutto fa sperare, con queste gallerie si potessero vincere le forti pendenze, che nel versante nord rendono difficile l'accesso alla galleria di 3,200, metri ora finita, sarebbe possibile:

1° Utilizzare questa galleria, che fu fatta pel solo passaggio ordinario;

2° Sboccare con altra galleria oltre Briga in Val di Nervia.

In tal caso, si diminuirebbe d'assai la spesa di questa importante linea internazionale, e la si costruirebbe tutta sul territorio nazionale.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Sempione. — Leggesi nella *Persev.*:

Il Comitato del valico del Sempione tenne il giorno 3 giugno un'importante seduta.

Il signor ing. Giosuè Pensa, incaricato dal Comitato di eseguire gli studii particolareggiati della linea ferroviaria da Arona ad Ornavasso, lungo la sponda destra del Lago Maggiore, presentò il tracciato della linea ed il risultato degli studii medesimi, condotti con somma accuratezza, e con quella grande perizia tecnica che lo distingue. Il lavoro non fu facile, nè breve, poichè, in mancanza di mappe e di esatti dati topografici, tutta la linea dovette essere rilevata. Il concetto che diresse questi studii fu il seguente: avere una linea a miti pendenze ed adatta al grande traffico, essendo essa una sezione della ferrovia internazionale del Sempione; e nello stesso tempo collocata in modo opportuno per il servizio locale, e per congiungere e legare i numerosi paesi e ville disseminati lungo quell'ubertoso, popolato e ridente territorio.

In secondo luogo, rimanere costantemente al di fuori della massima piena del lago, e ad una tale altezza lungo le coste, da evitare le ville, i giardini e gli stabilimenti industriali; nello stesso tempo che la sua ubicazione si prestava al facile congiungimento con queste località.

Il Comitato dovette riconoscere che tali problemi importanti, non solo dal punto di vista tecnico, ma sotto l'aspetto finanziario e per lo sviluppo del traffico della ferrovia, furono risolti nel modo più lodevole.

La lunghezza della linea, da Arona ad Ornavasso, è di chilom. 33,200. Le Stazioni sono cinque: la nuova ad Arona, posta al disopra dell'abitato, a circa 20 metri dal livello del lago, e quella di Lesa-Belgirate, Stresa, Baveno e Feriolo. Prima di arrivare ad Ornavasso, la linea si congiunge colla ferrovia Gozzano-Orta-Domodossola. I tratti in curva misurano una lunghezza complessiva di m. 11,700, ed i rettilinei di m. 21,500. I raggi delle curve sono tutti di grandezza non inferiore a m. 450. La minima lunghezza delle tratte rettilinee comprese fra curve di flesso contrario è di m. 140; e finalmente le pendenze massime non raggiungono mai il sei per mille, mentre la metà circa dell'intiero sviluppo è in livelletta orizzontale.

Le gallerie sono cinque: quella di Rocca d'Arona di 481 metri, la seconda di Rocca di Stresa di 800 metri, due piccole gallerie da Stresa a Baveno, ed una galleria per sottopassare allo sperone granitico della Rocca presso Feriolo e sboccare in valle di Toce. Altri manufatti importanti sono: un tratto di galleria artificiale per mettere la linea al coperto dalle esplosioni delle cave di calcare presso la Rocca di Arona, e quattro ponti principali, della complessiva luce di metri 200, sui torrenti Erno, Roddo, Baveno e Strona.

Questi dati bastano a dimostrare in quali propizie condizioni si svolge questa linea, e come essa, tanto per la spesa e le difficoltà di costruzione, quanto rispetto all'esercizio, sia superiore a quella di Gozzano, che è costretta ad elevarsi a qualche centinaio di metri sul livello del Lago Maggiore.

Questi studii e piani e rilievi furono eseguiti con fondi messi a disposizione del Comitato dalla Provincia e dal Comune di Milano, e non possono che essere veduti di buon occhio dal Governo, perchè tendono a facilitare la soluzione di uno dei grandi problemi ferroviarii dell'Italia, qual'è il valico del Sempione.

Ferrovie ungheresi. — Una concessione preliminare per una ferrovia da Altgradisca a Barcs, con raccordo alla linea del Mezzodì, venne fatta dal Governo ungherese ad un capitalista indigeno. La nuova linea avrà una lunghezza di circa 90 chil., e costerà 7 milioni di fiorini. Questa comunicazione è destinata a facilitare i trasporti della Sudbahn e delle Ferrovie dello Stato verso il porto di Trieste. Più tardi, la linea da Barcs sarà parimenti raccordata alla ferrovia Novi-Serajevo.

Ferrovie olandesi. — L'8 corrente venne aperta la ferrovia elettrica fra Zandvoort, Stazione olandese, e Kostveloren. Le macchine ed i vagoni furono costruiti dai signori Siemens ed Halske a Berlino.

Notizie Diverse

Lavori edilizii a Roma — Domenica aveva luogo in Roma la posa della prima pietra pegli edificii della piazza Vittorio Emanuele all'Esquilino.

Intervenne S. M. il Re, accompagnato dagli ambasciatori di Germania, d'Inghilterra, di Turchia, dai rappresentanti della Spagna, del Belgio, della Russia ecc.; nonchè dai ministri Baccelli, Baccarini, Ferrero, dal presidente della Camera, dal Prefetto, dalla Giunta municipale ed altri personaggi, e molte signore.

S. M. fu ricevuto dal ff. di Sindaco, che gli presentò gli ingegneri Marotti e Frontini, ed il sig. Aguet rappresentante della Casa Geisser di Torino, tutti e tre concessionarii per la costruzione della suddetta piazza Vittorio Emanuele.

Ai concessionarii il Re rivolse cortesi parole di encomio.

Dopo un acconcio discorso del ff. di Sindaco, il Re gettò nel cavo il verbale, firmato da lui e da tutte le Autorità presenti, racchiuso in un tubo di cristallo, oltre una medaglia ed alcune monete.

Il cavo fu ricoperto con una lapide, che portava una bella epigrafe del prof. Gnoli.

Una grossa pietra fatta cadere dal Re, mediante un cordone, coprì la lapide.

L'ing. Frontini ringraziò S. M. dell'onore fatto all'Impresa.

Partito il Re, furono serviti abbondanti rinfreschi.

I signori Marotti, Frontini e Geisser hanno saputo fare le cose assai bene, e ne vanno lodati.

— Scrive poi la *Libertà* del 16:

I giornali annunziano che il Prefetto ha autorizzato il Municipio ad occupare subito e definitivamente le case in piazza della Rotonda, tra via dei Pastini e quella del Seminario. Siccome precisamente in quel punto, secondo il piano regolatore, si deve aprire la nuova grande strada, che dovrà mettere in comunicazione diretta il Pantheon col Corso, e più là colla piazza di Fontana di Trevi, così sarebbe bene che il Municipio ordinasse le demolizioni, ma non facesse ricostruire che secondo le linee tracciate nel piano regolatore. Ecco una prima occasione per cominciare ad aprire una strada tanto reclamata dal bisogno, e che è una delle arterie principali del nuovo piano.

Lavori edilizii a Genova. — Dall'ingegnere sig. Giuseppe Parodi il *Corriere Mercantile* ha ricevuto il progetto di una nuova strada, la quale dovrebbe riuscire la principale arteria della città di Genova.

Questa nuova strada, larga 15 metri, partirebbe proprio rimpetto al teatro Carlo Felice, di fianco all' Albergo di Genova, traverserebbe Luccoli, la via della Maddalena, Prè, ed imboccherebbe in linea retta, con un tratto di oltre 1250 metri, nella piazza della Stazione Principe, dietro al palazzo Faraggiana. Il merito di questo progetto sarebbe di non distruggere alcun monumento, non trovandosene sul suo asse, ed anzi di distruggere la maggior parte de' quartieri più malsani della Maddalena e di Prè, con gran vantaggio dell'estetica e dell'igiene. Per i raccordi di livelletta colle vie trasversali, la nuova strada segnerebbe una sensibile depressione nel centro.

Tutto questo per quanto riguarda il concetto artistico del disegno.

La spesa per questo progetto ascenderebbe a circa 12 milioni.

Costruzioni navali. — Il 16 corr. ebbero luogo le prove di velocità del nuovo piroscafo *Birmania*, di tonn. lorde 2,364 e nette 1,803, stato costrutto nel cantiere dei fratelli Orlando a Livorno; la quale nave venne ad arricchire la già numerosa flotta della Società generale di navigazione Florio Rubattino.

Le prove confermarono pienamente l'aspettativa; e malgrado il mare alquanto mosso, si ottenne una velocità media di 11 miglia e mezzo all'ora, sviluppando la macchina una forza di 1,224 cavalli indicati.

La bella, elegante e solida costruzione del piroscafo *Birmania* attesta quanto si possa e si sappia lavorare in ferro in Italia al pari di Francia e d'Inghilterra, e come non si abbia punto bisogno di ricorrere all'estero per tali costruzioni. Una Commissione governativa ha assistito a quelle prove, e manifestò il suo vero soddisfacimento, rallegrandosene ripetutamente coi signori fratelli Orlando, e specialmente col giovane ingegnere Giuseppe Orlando, il quale fece i piani relativi, e ne diresse cotanto egregiamente la cotruzione.

Corpo del Genio civile. — Il progetto di legge sul riordinamento del Corpo Reale del Genio civile, che per le modificazioni introdottevi dal Senato, come già annunciammo, era ritornato alla Camera dei deputati, venne da questa approvato nella seduta del 13 corr., senza ulteriore discussione e dietro la favorevole Relazione dell'on. Marchiori, ottenendo allo scrutinio segreto voti favorevoli 186, contrarii 16.

Processo di personale ferroviario. — Il processo contro i tredici impiegati delle Ferrovie Romane, accusati di associazione di ladri, come già annunciammo, si è chiuso il 16 corr. in Firenze. Gli accusati furono tutti assolti. I quesiti sottoposti ai giurati erano più di quattrocento.

Onorificenza — Sappiamo che Sua Maestà il Re, sulla proposta dell'on. Ministro di agricoltura, industria e commercio, ha nominato a commendatore nell'Ordine della Corona d'Italia l'ingegnere conte di Dienheim Sczawinski Brochocki, nato in Polonia, ma cittadino italiano, e rappresentante in Italia di una delle principali Case tedesche per materiale ferroviario.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nei valori ferroviarii, tutto il movimento degli affari della scorsa settimana si limitò, si può dire, quasi esclusivamente alle Azioni della Società delle Meridionali, alle quali non mancarono mai richieste, per modo che esse si sostennero bene, ed ebbero denaro a 474.50 e 475. Le Obbligazioni relative nominali a 276.50, e i Boni non segnati.

Sugli altri valori non si ebbero transazioni degne di nota, ed i prezzi di essi possono ritenersi più nominali che altro. Le Sarde, serie *A*, quotate a 272; la serie *B* a 275.50; le nuove a 271; le Sarde di preferenza a 224. Le Palermo-Trapani, prima emissione, rimasero a 277; quelle di seconda emissione, a 271. Le Pontebbane non variarono, ed ebbero il prezzo di 439, le Meridionali austriache stazionarie sul 294. Le Azioni Ferrovie Romane quasi dimenticate, si segnarono a 155.50 circa. A Torino vennero negoziate le Obbligazioni Vittorio Emanuele al prezzo di 288.

A Parigi, le Azioni Lombarde non furono meglio trattate che in Italia, ed ebbero a stento il prezzo di 307.50 e 303. Le Obbligazioni relative si aggirarono sul 290 al 289.50; le Vittorio E. sul 278 al 277. Le Azioni Ferrovie Romane non ebbero transazioni che rare assai, e vennero quotate a 148; le Obbligazioni relative, anch'esse poco trattate, rimasero a 276.

ESTRAZIONI

Ferrovia di Cuneo — Dalla Direzione generale del Debito pubblico è uscita la distinta delle Obbligazioni della Ferrovia di Cuneo comprese nella 46ª estrazione, seguita in Roma il 15 giugno 1882, in ordine progressivo (R. Decreto 23 dicembre 1859 e legge 5 maggio 1870).

52 della 1ª Emissione (5 0[0) da L. 400 cadauna.
(Creazione 26 marzo 1855).

192	762	936	1230	1788	1859	1965	1969
2311	2371	2670	2895	3005	3087	3128	3242
3570	3627	4170	4763	4837	5008	5431	5629
5716	5595	6018	6077	6113	6234	6522	6579
6864	6914	7120	7141	7383	7506	7527	7705
7844	8944	9087	9257	9275	10057	10149	10168
10374	10573	10672	10803				

35 della 2ª Emissione (3 0[0) da L. 500 cadauna.
(Creazione 21 agosto 1857).

274	523	822	1002	1362	2157	2793	3127
4274	7461	8075	8845	8942	9789	10406	10591
10671	11235	11460	11631	11801	12152	12602	12980
13183	13385	13989	14423	14522	14560	14934	14961
15319	15322	15590					

Le suddette Obbligazioni cesseranno di fruttare a beneficio dei possessori col 30 giugno 1882, e dal 1º luglio successivo avrà luogo il rimborso del corrispondente capitale mediante restituzione delle Obbligazioni stesse, munite delle cedole (vaglia) non mature al pagamento, cioè quelle di 1ª emissione colle cedole dal n. 55 al 120, e quelle di 2ª emissione colle cedole dal n. 51 al n. 90.

CONVOCAZIONI.

Società Romana delle miniere di ferro e sue lavorazioni — Gli azionisti sono riconvocati in assemblea generale pel giorno 26 corr. in Roma (teatro Argentina), per trattare degli oggetti all'ordine del giorno già pubblicato.

Società concessionaria della ferrovia da Alessandria e Novi a Piacenza. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 28 corrente in Torino, sede sociale (via Santa Teresa, 18), per l'approvazione dei conti del 1881 e relativo dividendo, e per la nomina di un consigliere d'amministrazione.

PAGAMENTI e DIVIDENDI.

Ferrovie Sarde — Dal 1º luglio p. v. si pagherà la cedola N. 18 (1º semestre 1881) delle Azioni di preferenza, classe A. in L. 6.40 in oro; a Roma, presso la Direzione generale della Compagnia (via Condotti, 61); in Cagliari, presso la Direzione dell'esercizio; e presso le altre Banche autorizzate.

Compagnia napoletana per illuminare e riscaldare col gas — Dal 1º luglio p. v. si pagherà agli azionisti il 38º cupone di L. 15, scadibile in detto giorno: a Napoli, presso la sede sociale (via Chiaja, 138); a Parigi, Lione e Ginevra, presso le altre Banche autorizzate.

Avvisi d'Asta

Il 26 corrente, presso la Direzione del Genio militare di Torino, si terrà una seconda asta (deserta la prima) per l'appalto della costruzione di una batteria permanente ai Sapè d'Exilles, per l'importo di L. 335,000. Lavori da eseguire entro 400 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 33,500 in contanti o rendita D. P.

— Sino al mezzodì del 27 detto mese, presso la Direzione del Genio militare di Napoli, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto dell'ampliamento e sistemazione dell'Ospedale militare di Cava dei Tirreni, sul prezzo di L. 137,726.25, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito cauzionale L. 15,000 in contanti o rendita D. P.

— Il 28 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Torre Annunziata, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di 32,000 sbarre in acciaio per casse da fucili (mod. 1870) fucinate, per il complessivo importo di L. 80,000. Consegna entro 120 giorni in 4 rate eguali: la 1ª entro giorni 60, e le altre tre di 20 in 20 giorni successivi. Deposito cauzionale L. 8,000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Torino, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione della strada obbligatoria, che dall'abitato di Cinzano tende al confine di Casalborgone, per il presunto importo di L. 18,659.40. Lavori da eseguire entro un anno e mezzo dalla consegna. Deposito interinale L. 900, cauzione definitiva lire 1,800, ambidue in valuta legale o rendita D. P.

— Il 30 detto mese, presso il Municipio di Termoli (prov. di Campobasso), si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione di diverse strade interne, per il presunto importo di L. 40,269.33. Lavori da eseguire entro due anni; se eseguiti in un anno, vi sarà un premio di L. 1,500. Deposito L. 1,000, oltre L. 400 per spese d'asta e contratto.

— Il 1º luglio p. v., presso la Prefettura di Torino, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione della strada obbligatoria, che da Rocca di Corio tende a Nole ed a Cirié, in diminuzione dell'importo di L. 21,457.79, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 10 mesi dalla consegna. Deposito interinale L. 1,200, cauzione definitiva L. 2,400, ambedue in valuta legale o rendita D. P.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Torino, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della costruzione di casermette per artiglieria nell'ex-Foro Boario di Torino, sull'importo complessivo di L. 245,750, ribassato dall'1.90 p. 0[0 nel precedente incanto. Lavori da eseguire entro 300 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale come nell'incanto primitivo.

— Il 3 detto mese, presso la Direzione del Genio militare di Verona, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un magazzino da polveri nel Serraglio presso Mantova, per l'importo di L. 60,000. Lavori da eseguire entro 180 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 6,000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto dei lavori occorrenti alla costruzione del porto e della darsena di Civitavecchia, in diminuzione dell'importo di L. 1,520,492.24, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire a tutto 1889 dalla consegna. Deposito interinale L. 100,000, cauzione definitiva L. 330,000, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Il 4 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Cosenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tratto della strada provinciale compreso fra il Vallone 2º Velturino e la Sella della Castagna, della lunghezza di m. 8,580.74, per il presunto importo di L. 151,360. Lavori da eseguire entro mesi 30 dalla consegna. Deposito interinale L. 7,500, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Il 7 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della provvista di 36,000 aste da casse di fucili e moschetti (mod. 1870), per il complessivo importo di L. 103,500. Consegna entro 100 giorni in 5 rate eguali: la prima entro 40 giorni, e le altre di 15 in 15 giorni successivi. Deposito cauzionale lire 10,400 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione medesima, si terrà pure un'asta per l'appalto della provvista di 31,000 sbarre in acciaio per canne da fucili (mod. 1870), per il complessivo importo di L. 65,100. Consegna entro 100 giorni in 5 rate eguali: la 1ª entro 40 giorni, e le altre di 15 in 15 giorni successivi. Deposito cauzionale L. 6,600 in contanti o rendita D. P.

— L'8 detto mese, presso la Prefettura di Piacenza, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del carcere cellulare di Piacenza, in diminuzione dell'importo di L. 320,028.80, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 3 anni dalla consegna. Deposito interinale lire 15,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue in numerario o rendita D. P.

Appalti deliberati.

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto, per conto delle Ferrovie Meridionali, la fornitura della tettoia per la Rimessa locomotive di Bari.

G. PASTORI *Direttore-proprietario, responsabile.*

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA

per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi

Si prevengono i signori Azionisti che a partire dal 1.° luglio prossimo si pagheranno L. 65.50 per ogni Azione liberata di L. 350, contro il ritiro della cedola numero 28.

Questo importo si compone come appresso:

L. 55.— dividendo per l'esercizio 1881, fissato con deliberazione dell'assemblea generale ordinaria degli Azionisti del 29 aprile p. p.

L. 10.50 interessi del 6 per cento pel primo semestre 1882.

I pagamenti saranno eseguiti:

a *Roma*, presso la sede della Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
a *Firenze*, idem idem
a *Torino*, idem idem
a *Genova*, presso la Sede della Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
a *Milano*, idem idem
a *Venezia*, idem idem
a *Napoli*, idem idem
a *Palermo*, idem idem
a *Livorno*, idem idem
a *Parigi*, presso i signori A. J. Stern e C.
a *Londra*, presso i signori Stern Brothers.
a *Berlino*, presso i signori Robert Warschauer e C.
a *Ginevra*, presso i signori Bonna e C.
a *Francoforte s[M*, presso il signor Jacob S. H. Stern.

Il pagamento all'estero verrà fatto al cambio che sarà successivamente indicato.

Roma, 14 giugno 1882.

In seguito alla Convenzione preliminare in data 22 aprile 1881, ratificata e resa esecutoria dall'Assemblea generale straordinaria (del 18 giugno 1881) degli Azionisti dell'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni Metalliche:

Gli Stabilimenti Meccanici di Savona

DELLA DITTA

GALOPIN-SUE, JACOB E C.

sono diventati di proprietà assoluta della

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA

DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta e rappresentata dal sig. comm. ing. A. COTTRAU ed avente la sua Sede e Direzione in Napoli, 24, Via Medina.

Dall'Art. 5 della suddetta Convenzione 22 Aprile 1881, risulta anche che i sigg. *P. De Saugy, A. Galopin-Süe e L. Jacob* già Socii ed unici rappresentanti della Ditta *A. Galopin-Süe, Jacob e C.* si sono interdetti formalmente per uno spazio minimo di tempo di cinque anni di assumere direttamente od indirettamente od anche d'interessarsi in qualsiasi Impresa od appalto relativo a *Ponti, Tettoie, fondazioni all'aria compressa, caldaie e materiale mobile, fisso, di armamento per ferrovie e Tramways.*

UFFICIO SUCCURSALE

DEI GIORNALI

ITALIANI ed ESTERI

Torino, via Finanze, 13.

Quest'Ufficio che trovasi in diretta corrispondenza colle Amministrazioni di tutti i giornali d'Italia e dell'estero, s'incarica di ricevere gli abbonamenti e le inserzioni pei medesimi a prezzo di tariffa, offrendo le maggiori guarentigie di puntualità ed esattezza.

PROVINCIA DI TORINO

DEPUTAZIONE PROVINCIALE

AVVISO D'ASTA

Si fa noto al Pubblico che nel giorno di lunedì 26 Giugno corr. alle ore 11 antim., in Torino, nel Palazzo in Piazza Castello ove hanno sede gli Uffizi della Provincia, avanti il sig. Prefetto Presidente della Deputazione Provinciale, o di un Membro di questa dal medesimo delegato, avrà luogo l'incanto per l'appalto della provvista e manutenzione per un novennio del mobilio occorrente nelle 53 Caserme dei Reali Carabinieri poste nei Comuni dei Circondari di Torino, Pinerolo e Susa (escluse quelle situate nell'interno della Città di Torino) in ragione di cent. 22 al giorno per cadun uomo sì di fanteria che di cavalleria permanente nelle rispettive stazioni.

Il prezzo annuale d'appalto è presunto nella somma di L. 20,000.00 circa, e la sua aggiudicazione seguirà col metodo dei partiti segreti.

I termini fatali per la diminuzione non minore del ventesimo *sul* prezzo di Appalto deliberato scadranno il 5 Luglio pross. alle ore 11 antim.

L'Appalto avrà principio il 1.° Gennaio 1883, e termine il 31 Dicembre 1891, e per ogni altra condizione e schiarimento sono visibili presso l'Uffizio tecnico Provinciale le condizioni che regolano l'Appalto.

Gli aspiranti all'asta dovranno giustificare la loro idoneità mediante presentazione di apposito certificato rilasciato da un Ingegnere Capo Governativo o Provinciale, e depositare presso la Cassa della Provincia la somma di L. 2,000.00.

Nel termine che sarà in seguito stabilito dall'Autorità che presiede all'incanto, l'aggiudicatario definitivo dovrà assicurare l'esecuzione dell'Appalto, col deposito dell somma di L. 15,000.00.

Tutte le spese degli atti d'Appalto e delle loro copie, non che le tasse di registro e di bollo sono a carico del deliberatario.

Torino, addì 10 Giugno 1882.

PER LA DEPUTAZIONE PROVINCIALE

Il Segretario Capo della Provincia
C. BACCALARIO.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Trazione e del Materiale in TORINO, VERONA e MILANO.

Materiale		Quantità	
ACCIAIO vecchio in genere ed in lime di rifiuto.	Chilogr.	31,000	circa
BRONZO in limatura e tornitura . .	»	12,000	»
CERCHI di ferro per carri e carrozze	»	80,000	»
CERCHI d'acciaio per locomotive e tenders	»	63,000	»
FERRO vecchio in pezzi grossi e minuti, lamerino, gratelle, e da lavoro	»	201,000	»
GHISA da rifondere	»	36,000	»
OTTONE da rifondere e in limatura e tornitura	»	27,000	»
RAME in limatura e tornitura . . .	»	5,000	»
ZINCO da rifondere	»	14,000	»
ASSI montati per locomotivee e tenders N. 3	»	2,220	»
RUOTE vecchie in genere senza cerchi	»	1,900	»

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un' offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **4 luglio 1882.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 6 dello stesso mese alle ore 10 antimeridiane.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 20 giorni dalla data dell' aggiudicazione e pagati in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè i particolari della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di TORINO, GENOVA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA, FIRENZE e LUCCA e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 12 Giugno 1882.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO

TORINO — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, Via Finanze, 13.

ANNO XV. Mercoledì 28 Giugno 1882. N. 26.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO.

STRADE FERRATE MERIDIONALI

RELAZIONE *del Consiglio d'amministrazione all'Assemblea generale ordinaria del* 15 *giugno* 1882.

ORDINE DEL GIORNO:

1° Relazione del Consiglio d'amministrazione;
2° Bilancio consuntivo del 1881 e presuntivo 1882, e deliberazioni relative;
3° Rinnovamento del Consiglio d'amministrazione a' termini dell'art. 41 degli Statuti;
4° Nomina di tre revisori del bilancio e di due supplenti;
5° Riforma dei quadri annessi al Regolamento per la Cassa-Pensioni approvato nell'Assemblea ordinaria del 10 giugno 1880, onde porli in relazione col nuovo organico del Personale.

SIGNORI,

Vi abbiamo convocati in Assemblea ordinaria, conforme prescrivono gli Statuti, per rendervi conto della nostra gestione nel trascorso anno 1881. Prima però di entrare in qualsiasi ragguaglio intorno al nostro operato, sentiamo il dovere di sciogliere un tributo di meritata onoranza alla memoria di quell'egregio uomo, che fu il comm. Carlo Bombrini.

Come voi ben sapete, egli dalla prima fondazione della Società è stato uno dei più assidui ed operosi nostri coadiutori; e di quale potente ed efficace soccorso ci siano riusciti l'illuminato ed esperto suo consiglio, la larghezza delle sue vedute, la rettitudine del giudizio e l'autorità del nome, nelle difficili vicende per le quali la nostra Amministrazione è passata, non abbiamo mestieri di dirvi; perchè l'Italia tutta, come si vide privata di tanto benemerito cittadino, mostrò abbastanza, colle solenni ed insolite dimostrazioni di cordoglio, quanto apprezzasse la gravità della perdita. La sua memoria sarà mai sempre vivo esempio di operosità e di rettitudine. —

Approvata colla legge 23 luglio 1881, n. 334, serie 3ª, la nuova Convenzione col Governo del 28 aprile precedente, noi siamo finalmente usciti, col primo luglio, da quella condizione anormale, che per tanti anni abbiamo dovuto deplorare, impediti com'eravamo dalla forza delle cose dal proseguire nella via, per la quale risolutamente ci eravamo messi, di dare al nostro traffico ogni possibile incremento.

Se non che i men che mediocri raccolti della scorsa annata, collo isterilire le fonti prime ed essenziali del nostro movimento, hanno in parte paralizzate le nostre disposizioni, e assottigliate le conseguenze della mutata partecipazione degl'introiti col Governo nel secondo semestre dell'esercizio. Ciò non pertanto noi ci siamo apparecchiati a soddisfare i bisogni delle nuove linee e le maggiori esigenze del traffico, provvedendo, nel corso del 1881, ben venti locomotive, ottantacinque vetture di varia specie, ottocentoquattordici carri e sei carri-cisterne.

Circa l'esercizio della rete Calabro-Sicula, dobbiamo segnalarvi il progressivo crescere dei prodotti, dovuto e al successivo compiersi delle varie parti della rete, e allo svolgersi delle naturali ricchezze delle regioni attraversate.

Ma le condizioni d'esercizio, causa le forti pendenze onde specialmente le linee della Sicilia, sono intramezzate, si fanno più gravi col crescere del traffico; e furono poi nel trascorso esercizio, per una persistente eccezionale arsura, rese gravissime dalla scarsezza dell'acqua, che pose il servizio d'alimentazione delle locomotive su quelle linee da merci a durissime prove.

Il compimento della linea di Potenza ha cominciato a produrre i suoi effetti, spostando a profitto di essa una parte del traffico delle Calabrie con Napoli, che vien sottratta alle nostre linee Taranto-Bari, Bari-Foggia e Foggia-Napoli.

Parecchi tronchi furono aperti all'esercizio, e fra gli altri il più importante, quello da Favarotta a Licata in Sicilia; se non che per rendere possibile quell'apertura, fu praticato un tratto di linea provvisoria con pendenza che oltrepassa il 50 per mille, il quale, nell'interesse del traffico e dell'esercizio, facciamo voti sia presto sostituito dalla linea definitiva.

Ma di ogni cosa, sia rispetto alle linee Meridionali, sia rispetto alle Calabro-Sicule, vi daremo minuta contezza coll'ordine consueto.

I. — *Situazione finanziaria.*

I fondi realizzati dalla Società al 31 dicembre 1881, ascendevano alle somme seguenti:

Capitale in Azioni — antica emis. — in circolazione	L. 99,225,000		
estinte . . .	» 775,000		L. 100,000,000.00
creaz. 1881 — in circolazione	» 36,000,000		» 36,000,000.00
in portafoglio	» 9,000,000		
diff. sul pr d'em.	» 5,000,000		
60 mila Azioni a matrice (1871) .			» 30,000,000.00
Sussidio dello Stato in lavori			» 10,000,000.00
Idem in Beni demaniali .			» 10,000,000.00
Prestiti diversi:			
N. 883,723 Obblig. sociali in circol.	L. 192,276,267.37		
» 21,125 Obbligaz. dette estinte .	» 4,587,924 58		
		L 196,864,191.95	
» 106,835 Buoni trentenn. in circolaz.	» 40,634,960.77		
» 1,393 Buoni detti est.	» 529,567.75		
» 23,229 Buoni estinti convertiti in Obbligazioni	»		
		» 41,164,528.52	
» 518 Obbligaz. De Rothschild in circolazione	» 220,150.00		
» 5,770 Obbligaz. De Rothschild est.	» 1,690,650.00		
» 737 Obbligaz. De Gas in circol.	» 313,225.00		
» 1,693 Obbligaz. De Gas estinte .	» 495,975.00		
» 67 Buoni Bayard in circolazione	» 33,500.00		
» 733 Buoni Bayard est.	» 250,500.00		
		» 3,004,000.00	
			» 241,032,720.47

Fra i titoli suddetti estinti furono convertiti in Obbligazioni sociali:
N. 1,792 Obbligazioni De Rothschild.
» 526 idem De Gas.
» 232 Buoni Bayard.

Interessi e rimborsi arretrati di titoli .		L. 5,690,890.25
Creditori diversi		» 65,898,892.38
Gestione Calabro-Sicula		» 16,640,987 56
Cassa di previdenza		» 4,581,316,56
Liquidazione generale		» 6,508,058.13
		L. 526,352,865.35
Detraendo da questa somma l'importo dei lavori di costruzione eseguiti, delle spese di fondazione, del materiale fisso e mobile e dei magazzini per	L. 439,777,592.43	
Debitori diversi	» 39,407,062.03	
Gestione Calabro-Sicula .	» 33,990,080.76	
		L. 513,174,735.22
avremo, al 1° gennaio 1882, un attivo di Cassa e Portafoglio di		L. 13,178,130.13
A questa somma aggiungendo:		
il residuo per Beni demaniali da incassare		L. 319,878.55
le sovvenzioni dello Stato		» 23,200,000.00
i prodotti netti dell'esercizio		» 7,400,000.00
ascenderanno le attività a		L. 44,098,008.68

Nel bilancio di previsione delle spese per l'anno 1882 si sono portate:

per imposte ed aggi . .	L. 1,600,000.00	
per interessi e ammortamenti	» 29,500,000.00	
per costruzioni e approvvigionamenti	» 15,500,000.00	
		L. 46,600,000.00
resta quindi da provvedersi per il 1882 la somma di		L. 2,501,992.32

onde far fronte ai lavori e provviste per la costruzione delle nuove linee.

II. — *Costruzione di nuove linee.*

A. *Linea Terni-Rieti.* — Coll'approvazione della Convenzione 28 aprile 1881, la Società è divenuta concessionaria anche della linea da Terni a Rieti, lunga 42 chil. circa.

Intrapresi gli studii sul principiare dell'anno, essi furono con tanta sollecitudine condotti, che il 5 agosto potè essere presentato all'approvazione il progetto definitivo del primo tronco, da Terni alle Marmore, di metri 15,508: ed il 9 ottobre, quello del secondo tronco, dalle Marmore alla Stazione di Rieti, di metri 26,605.

I due tronchi furono dal Governo approvati con decreti del 31 agosto e del 15 novembre; ed il primo, sul quale cadono tutte le difficoltà, è stato diviso in nove lotti ed appaltato, col ribasso medio del 15 per cento, nell'ottobre e nel novembre; cosicchè prima del cadere dell'anno, vi poterono essere incominciati i lavori.

Il forte dislivello che esiste fra la valle della Nera e e quella del Velino, e che i progetti antecedenti non superavano che a costo di opere colossali e quasi fantastiche, o con pendenze eccezionalissime, è stato da noi vinto colla pendenza del 30 per mille su non più di 2,842 m., stando nei limiti dal 18 al 25 per mille per altri quasi sette chilometri, e con cinque chilometri circa di sotterranei.

Di altre opere importanti, non si hanno sul primo tronco che un ponte di 30 metri di luce sulla Nera; due viadotti, l'uno di tre, l'altro di diciassette archi, con otto metri di corda; un viadotto di sette archi di 10 metri; ed un ponte di 10 metri sul torrente Stroncone.

Sul secondo tronco le pendenze non superano il limite del 15 per mille, e per non più di 2,255 metri; vi si hanno due ponti di 40 metri, e uno di 30 metri di luce sul Velino, un ponte di 16 metri sul Turano, un sottovia di 10 metri, ed una galleria di 100 metri.

B. *Linea Aquila-Rieti.* — L'approvazione del progetto del tronco da Aquila a Rocca di Corno, che, come vi abbiamo riferito l'anno passato, era stata limitata a poche centinaia di metri all'uscita della Stazione di Aquila, fu data con decreti del 24 gennaio e del 17 febbraio 1881; cosicchè noi non abbiamo potuto procedere agli appalti prima del marzo, e dar mano ai lavori prima dell'aprile.

Intanto furono spinti alacremente gli studii dei tronchi ulteriori; cosicchè ci siamo trovati in grado di sottoporre all'approvazione governativa, il 23 novembre, il progetto definitivo del tronco da Rocca di Corno a Ponte Santa Margherita, di chilom. 17,318.92, nel quale si raggruppano le maggiori difficoltà della linea.

Il tronco da Aquila a Rocca di Corno è stato diviso in otto lotti. Il ribasso medio ottenuto negli appalti è del 12.81 per cento.

Su quel tronco le pendenze salgono al limite del 35 per mille. Dei 24 chilometri e un quarto che esso misura, più di nove hanno pendenze dal 30 al 35; poco più di tre chilometri, pendenze dal 20 al 30; e circa un chilometro e mezzo ha pendenza dal 15 al 20 per mille.

I lavori sono stati attivamente sviluppati, sicchè fin dallo scorso mese era pronto all'esercizio l'intero tronco.

C. *Linea Termoli-Campobasso.* — I tronchi della linea Termoli-Campobasso, approvati sin oltre Casacalenda con decreti del 14 luglio 1880 e del 5 marzo 1881, e misuranti la lunghezza complessiva di circa cinquanta chilometri, sono stati ripartiti in dodici lotti.

Il limite massimo delle pendenze è del 26 per mille, e si estende per 5,230 metri; si hanno poi pendenze varianti dal 20 al 25 per mille su circa 10 chilometri, e dal 15 al 20 per mille su quasi otto.

I lavori, appaltati col ribasso medio del 12.82 per cento, furono intrapresi su tutti i punti, e condotti con particolare sollecitudine nel primo tronco, per poter giungere nel più breve termine alla Stazione di Larino; ma, siccome prima di essa, ed a breve distanza, s'incontra un sotterraneo di oltre 200 metri, così fu da noi proposto, e dal Governo accettato, l'impianto di una Stazione provvisoria al chil. 31, sino alla quale fu poi aperto l'esercizio il 12 febbraio di quest'anno.

Il progetto definitivo dell'ultimo tronco da Casacalenda a Campobasso (chil 38. 591) è stato presentato all'approvazione il 27 settembre scorso.

D. *Linea Benevento - Campobasso.* — Nel corso del 1881, furono compiuti tutti i progetti definitivi di quella linea, la quale è risultata, fra gli assi delle Stazioni estreme, della lunghezza di chil. 84.506.

I progetti dalla Stazione di Benevento a quella di San Giuliano furono dal Governo approvati nel 1880, con decreti del 5 maggio, del 7 luglio e del 10 dicembre, e i lavori furono tosto successivamente appaltati, divisi in 18 lotti, col ribasso medio del 10.70 per cento; cosicchè essi poterono essere intrapresi su tutti i punti, fin dal febbraio 1881. Al primo settembre potè aprirsi l'esercizio sino alla Stazione di Pietrelcina (chil. 13.230) ed al terminare dell'anno, aversi armata la linea fino a S. Giuliano, con due sole interruzioni di poco più di sei chilometri.

Il progetto del tronco da S. Giuliano a Campobasso, da noi presentato l'11 aprile 1881, fu dal Governo approvato con decreto del 17 maggio; ed i lavori, divisi in tredici lotti, furono appaltati col ribasso medio del 12.15 per 0[0 tra il giugno ed il settembre, di guisa che alla fine dell'anno, tranne che in due o tre punti, erano attaccati su tutta la linea.

Le pendenze della linea Benevento–Campobasso non oltrepassano il limite del 25 per mille, ma tale limite è raggiunto su quasi trentadue chilometri: per altri diciotto chilometri si hanno pendenze dal 15 al 20 per mille.

Non ostante che con siffatto impiego di forti pendenze e contropendenze, siasi cercato di secondare, in quanto era possibile e conveniente, la configurazione del terreno, non scarseggiano su quella linea opere di qualche rilievo. Vi s'incontrano, infatti, ben tredici viadotti, otto sotterranei, tre ponti sul Tammaro, e tre ponti sui torrenti S. Marco, Mortara e Saraceno; vi occorreranno poi molte opere di consolidamento.

I lavori procedettero e pocedono con tutta alacrità; già il tronco da Pietrelcina a S. Giuliano, di oltre 47 chilometri, fu aperto all'esercizio il 12 febbraio ultimo, ed ora sta per essere aperto il tronco da S. Giuliano a Vinchiaturo, di oltre undici chilometri.

Voi, o signori, senza dubbio vi compiacerete della prontezza con cui i lavori delle nuove linee sono stati condotti, tanto da dare all'esercizio parecchi tronchi assai prima dello scadere dei termini assegnati dalla legge. Di tale insperato esito è da darsi merito al sistema seguìto di piccoli lotti concessi ad appaltatori sperimentati; ma anche più allo zelo ed all'abilità della Direzione dei lavori, che qui molto volentieri ricordiamo, a titolo di giusta e meritata lode.

(Continua)

L'ESPOSIZIONE INDUSTRIALE

DI NORIMBERGA

La Baviera non aveva più fatto una Esposizione industriale da 48 anni in qua; era quindi un bisogno vivamente sentito quello di far conoscere quali sieno i progressi fatti dalle industrie di quel paese durante questo lungo periodo di tempo.

La decisione in proposito venne presa nel 1879, e la scelta della città ove dovea realizzarsi cadde su Norminberga, la quale, oltre ad aver già un edifizio quasi completo per adattarlo in breve tempo allo scopo, è senza dubbio la città più industriale della Baviera, ed è la sede del Museo Insdutriale Bavarese, che venne appunto incaricato della direzione dei relativi lavori.

Ma, oltre ciò, Norimberga è una città caratteristica per la sua costruzione, ed è continuamente visitata, non solo dai Tedeschi, ma anche da tutti coloro che vogliono fare studii sullo stile gotico e su quello del rinascimento italiano, ambidue applicati alle pubbliche e private costruzioni.

La città è oggidì quale era nei secoli XIV e XV, e la vista di quelle mura colle snelle torri, di quelle case dalle forme eleganti, ci fa credere di trovarci a quell'epoca. L'illusione sarebbe completa, se non si vedessero gli attuali militari, e se proprio alla porte della città non sorgessero ora nuove case, di uno stile del tutto diverso da quello delle vecchie.

Ciò guasta un poco agli occhi dell'artista, che vorrebbe conservata l'antica città colla medesima cura con cui si conserva un museo d'antichità.

La scelta di questa città non poteva quindi esser più adatta ad una Esposizione Bavarese.

Il locale all'uopo destinato è fuori delle mura, nel così detto *Maxfeld*, ove trovasi un parco chiuso di 120,000 m. q. di superficie, popolato da bellissime piante. Questo locale è poi riunito alla Stazione ferroviaria ed alla città con diverse linee di tramvia, di cui quella che corre parallelamente alle mura è anche a vapore.

L'area destinata per l'Esposizione è di 31,667 m. q., non compresi i ristoranti, i caffè e le birrerie, a cui i buoni Tedeschi ebbero cura di provvedere assai largamente. Infatti, nel parco dell'Esposizione si contano *sette* grandi locali di tal genere, lasciando anche da parte i posti proprio nell'interno dell'Esposizione, ove si può avere un po' di ristoro con pane, salame, dolci, birra e vino.

Tutta l'Esposizione è divisa nei seguenti 17 gruppi principali:

I. Prodotti industriali per materie alimentari e d'uso domestico.
II. Lavori con materie tessili.
III. Lavori con carta.
IV. Lavori con pelle, cuoio, guttaperclia e gomma.
V. Piccoli lavori con corna, ossa, tartaruga, avorio, madreperla, pietre, schiuma di mare, ambra e simili.
VI. Lavori con vetro e cristalli
VII. Lavori con argilla.
VIII. Lavori con pietre, cementi e gesso.
IX. Lavori con metalli.
X. Lavori con legno.
XI. Decorazioni d'apportamento con pitture ed altri ornamenti artistici ed industriali.
XII. Scultura, pittura e disegno.
XIII. Istruzione tecnica.
XIV. Mezzi di traffico.
XV. Motori e macchine utensili.
XVI. Macchine ed istrumenti agrarii e forestali.
XVII. Giardinaggio.

Tutta l'Esposizione, benchè piccola, riuscì molto ordinata; ed i locali sono della massima semplicità, onde non aumentare inutilmente le spese di costruzione.

Novità salienti non se ne devono cercare in questa Mostra; pure essa presenta molto interesse per chi voglia avere un'idea della produttività del paese in tutti i rami dell'industria.

Si vedono poi nell'organizzazione della Mostra alcune cose che è bene sieno note a chi è incaricato di ordinare l'Esposizione generale di Torino.

Prima di tutto, la *Guida dell'Esposizione* contiene una raccolta completa di notizie, che in qualche modo possono interessare il forestiero, che visita l'Esposizione e la città di Norimberga.

Basti il dire che vi si trova pei ristoranti la carta coi prezzi delle vivande — Si ha poi la raccolta dei regolamenti che concernono l'Esposizione nei rapporti col pubblico, le tariffe per le vetture, i facchini di piazza, le poste ed i

telegrafi, il prezzo dei biglietti ferroviarii per le principali città del regno, le ore di arrivo e partenza, ecc.; in una parola, tutto ciò che il forestiero apprezza moltissimo di trovare raccolto in un libro di piccola mole, redatto da fonte ufficiale, com'è il Comitato per l'Esposizione.

Ma vi ha un'altra cosa ancora più proficua.

Nel Catalogo, prima di enumerare i diversi espositori per ogni singola industria, vi è come una storia a grandi tratti dello sviluppo generale che essa prese nel paese; e si aggiungono dati statistici sul numero delle diverse fabbriche e su quello degli operaj che vi sono addetti.

Del pari, quando nel Catalogo si nomina un espositore esercitante un'industria qualunque, si indica per sommi capi: la data della fondazione della fabbrica, la forza impiegata, il numero degli operaj applicati, e la possibile produzione annua.

Per tal modo, la mente del visitatore è guidata nel suo giudizio sugli oggetti esposti, ed anche lo stesso Giurì può trarre profitto da tali note nel formulare il suo verdetto.

Se Ella, egregio sig. Direttore, trova buone queste idee, potrebbe al Comitato per l'Esposizione di Torino consigliarne l'adozione. Ciò costerà certamente un po' più di lavoro, ma può riuscire utile anche sotto altri rapporti. —

Non è mia intenzione d'intrattenere i lettori del pregiato suo giornale con una rivista di tutta l'Esposizione; ciò porterebbe troppo in lungo, e non sarebbe nemmeno in armonia col carattere speciale del *Monitore*.

Mi limiterò quindi ad una breve rivista della parte del gruppo XIV, che abbraccia i mezzi di trasporto in generale.

La rete delle Strade ferrate Bavaresi, che è sotto la diretta dipendenza dello Stato, ha uno sviluppo di chil. 3,819.338, eserciti nelle condizioni di traffico normale; oltre ciò vi sono chil. 414.483 eserciti economicamente, benchè con scartamento normale delle rotaie.

Il materiale che si possiede per questa rete è diviso come segue:

1. *Locomotive.*

a) Macchine di tipi vecchi	N.	51
b) Macchine per treni omnibus	»	293
c) » » celerissimi	»	141
d) » » merci	»	390
e) » tender di diversi tipi . . .	»	138
Totale	N.	1,013

2. *Carrozze.*

a) Carrozze da viaggiatori per le linee princip.	»	2,440
b) » » » secound.	»	14
c) » postali	»	235
Totale	N.	2,689

3. *Carri da merci.*

a) Vecchi vagoni di diversi tipi	»	780
b) Carri coperti da 10 tonnellate	»	7429
c) » scoperti » »	»	5,635
d) » da birra	»	271
e) » da 15 tonnellate	»	2
f) » da 40 »	»	1
g) » speciali diversi	»	1,844
Totale	N.	15,962

Per la riparazione e manutenzione di questo materiale vi sono:

3 grandi Officine;
9 Officine medie;
16 piccole Officine.

In tutte queste Officine lavorano 3,430 operaj.

Come ben si può capire, l'espositore più importante nel gruppo XIV si è l'Amministrazione delle Strade ferrate Bavaresi.

Gli oggetti da essa esposti non sono però tutti costrutti nelle Officine dell'Amministrazione, ma per la massima parte negli Stabilimenti privati.

Ogni Servizio dell'Amministrazione espone per suo conto quello che più specialmente lo riguarda. Quindi l'Esposizione delle Ferrovie Bavaresi comprende 6 gruppi, cioè:

1. Statistica dell'esercizio e servizio sanitario.
2. Servizio delle nuove costruzioni.
3. Servizio per la manutenzione delle strade.
4. Servizio del traffico.
5. Servizio delle Officine di riparazione.
6. Materiale ruotabile.

Vediamo ora brevemente quanto di più importante si espose in ognuno di questi gruppi.

1. *Statistica dell'esercizio e Servizio sanitario.* — La statistica dell'esercizio è stata concentrata, per così esprimermi, in una ricca serie di quadri grafici, in cui per il lungo lasso di tempo dal 1844 al 1880 trovansi esposti i dati più salienti concernenti l'esercizio ferroviario, come: traffico delle merci e dei viaggiatori, introito brutto e netto (sempre in rapporto alla lunghezza delle linee), percorso chilometrico dei veicoli e delle locomotive, traffico delle merci delle singole Stazioni, consumo di carbone delle locomotive, e servizio da esse fatto, ore di manovra fatta dalle locomotive, rapporto del percorso chilometrico delle locomotive con quello dei veicoli trascinati, ecc. ecc.

Il *Servizio sanitario*, assai bene organizzato in Baviera, espone tutti i regolamenti emanati nell'interesse igienico del personale ferroviario, i mezzi di soccorso nel caso di accidenti, le norme per la conservazione del personale in buono stato di salute, le regole per la distribuzione del lavoro, secondo le forze di ognuno; le cure balnearie, ecc. ecc. Inoltre le norme per le pensioni, quadri grafici contenenti la statistica sullo stato del personale, rispetto alle malattie, all'invalidità, alla mortalità, ecc. ecc.

2. *Servizio delle nuove costruzioni.* — Questo Servizio, oltre una ricchissima collezione di disegni e fotografie concernenti le principali opere d'arte e le Stazioni di primo ordine, espose il campionario completo degli attrezzi per lavori in terra e nelle gallerie, pei lavori da scalpellino, per la posa in opera del binario. Vi sono poi tutti gli istrumenti geodetici adoperati nelle costruzioni, ed un modello di armatura in ferro per le costruzioni di tunnel, quale venne impiegato nel tunnel vicino a Langentheilen, sulla linea Kirchenlaibach-Redwitz, nella Fichtelgebirgsbahn. Tale modello merita una speciale attenzione per l'utilità, e forse anche l'economia, che può arrecare nelle costruzioni.

Vi sono infine diverse raccolte di materiali impiegati nelle murature delle principali opere d'arte, colla indicazione del sito ov'essi si trovano.

Ciò per quanto concerne i fabbricati e le opere murarie. Ma, oltre ciò, lo stesso Servizio espose gli apparecchi di cui si serve per l'armamento. Fra gli altri, trovasi una piccola locomotiva (costruita da Krauss e Comp. di Monaco), con diversi carri da sterro, che servono anche per lo scavo delle trincee e per la formazione dei rilevati. Essi hanno uno scartamento di 0.760. Si hanno poi diverse forme di carriuole a mano, usate, sia per gli sterri, sia per la formazione del *ballast*.

Una macchina per curvare le ruotaie.

Una piccola macchina per fare il *sabotage* nelle traverse in legno: questo istrumento è molto pratico, specialmente laddove tutto l'armamento è su traverse in legno, e devesi preparare una considerevole quantità di tali traverse, senza ricorrere a motori a vapore.

In questo momento poi la questione dell'armamento completamente metallico pare sia risolta, in tesi generale, in Germania.

La discussione sta solo in ciò: se debbasi adottare l'armamento con traversine, oppure con longarine in ferro.

La Baviera esperimenta quest'ultimo sistema, e nell'Esposizione suddetta trovasi tutto l'occorrente per la costruzione di questo nuovo genere di armamento.

Vi ha un carro-grue, ove questa è fatta in forma di T. Attaccati a questo carro vi sono altri due vagoni: uno contiene le longarine colle ruotaie già applicate, ed è costruito a più piani, ove poggiano le longarine; l'altro ha gli attrezzi per gli operaj ed i piccoli ferri occorrenti per l'armamento, come arpioni, chiavarde, stecche, ecc.

La grue può ricevere il carico da ambedue le braccia del T, il che facilita la manovra.

Nel genere d'armamento con longarine, quando si arriva agli scambii, si adoperano di nuovo delle traverse; e la costruzione è esposta in modo completo a Norimberga.

Per quanto concerne le linee in generale, si trovano esposti: il segnalamento a campana, le trasmissioni con fili pei segnali a disco, le tabelle d'avviso pei passaggi a livello, le barriere, ecc.

Per ultimo, trovansi esposti gli oggetti che occorrono pel traffico nelle Stazioni, come per es.: grue fisse (costruite da Späth in Dutzendteich), sagome pel carico, ponti a bilico della portata di 20 tonnellate, in un all'annesso casotto (costruiti da Nöll e Comp. di Würzburg).

Un carrello mobile per trasportare i veicoli nei binarii paralleli: esso è a livello, e mosso da una piccola macchina a vapore, colla quale si può far la manovra di trascinare il veicolo sul carrello (costruzione della Maschinenbau-Actien-Gesellschaft di Norimberga); e finalmente una piccola grue da adattarsi al muro, molto bella per leggerezza di costruzione (Späth in Dutzendteich).

3) *Servizio per la manutenzione della strada.* — Questo Servizio espose alcuni quadri grafici sui lavori per la manutenzione delle strade, ed un carrello da cantonieri *(draisine)*, fatto in modo che, percorrendo la linea, si trovi segnato su una lista di carta, che si svolge uniformemente, quali sieno i punti in cui lo scartamento non trovasi più nelle condizioni normali. Tale apparecchio, già conosciuto in America, venne applicato da Hochgrass.

4) *Servizio del Traffico.* — Questo Servizio espose un orologio pel controllo delle guardie notturne; la raccolta di tutti i biglietti usati per i viaggi sulle Ferrovie Bavaresi; gli attrezzi che deve aver seco ogni conduttore; i quadri grafici per gli orarii; le macchine per la stampa dei biglietti, per il controllo del numero d'ordine in essi stampato, e per l'impronta da farsi al momento in cui vengono venduti.

Le cassette di soccorso, che trovansi nei treni e nelle Stazioni; le seggiole pel trasporto degli ammalati e le barelle pei feriti; la bilancia a quadrante per pesare i bagagli; un piccolo apparecchio per le manovre a mano dei vagoni. Questo apparecchio, ideato dall'ing. Schmid di Monaco, e costruito dalla ditta Gebrüder Ungerer-Eisengiesserei und Maschinen-Fabrik di Monaco, è composto di un piccolo carrello, di cui due ruote sono sul binario, ed il castello poggia contro il carro da muoversi. Girando una manovella, le ruote che trovansi sul binario si mettono in moto, e fanno avanzare il carro. Nelle esperienze fatte si riuscì, su linee in piano, a far avanzare con questo apparecchio 4 carri carichi tutti in una volta. La manovra però riesce piuttosto lenta, ed il meccanismo alquanto complicato.

5) *Servizio delle Officine di riparazione.* — Un'interessante esposizione fece questo Servizio, coi modelli in scala di 1 : 100 e di 1: 500, dell'impianto generale delle grandi Officine di Monaco, Norimberga e Regensburg. Di più, espose i piani e modelli in rilievo delle colonie operaie, che l'Amministrazione delle Ferrovie Bavaresi (come molte altre di Germania ed Austria) fece costrurre in vicinanza delle grandi Officine.

Per riguardo alle Officine, trovansi i disegni particolareggiati di tutti gli impianti fatti nei diversi riparti; il che è certo molto interessante.

Inoltre si espose, in grandezza naturale, tutto il meccanismo per una distribuzione Stephenson e per una distribuzione Allaw.

Vi sono pure i disegni di tutti i tipi di veicoli e di locomotive delle Ferrovie Bavaresi.

Una raccolta dei risultati di esperimenti fatti su materiali di diversa natura, impiegati per assi, cerchioni, lamiere, attrezzi, cuscinetti, ecc., è pure di molto interesse.

Troviamo poi una raccolta di tutti i così detti *attrezzi piccoli* delle Officine, divisi per categorie di lavori che si eseguiscono nei riparti delle Officine.

Il metodo di bagnare i cerchioni, che in Italia si usa sulla linea dei Giovi, è quì rappresentato, tuttochè non sotto il nome di Riggenbach, a cui è contestata l'invenzione e quindi la privativa. Però, all'Esposizione di Norimberga, l'apparecchio dà il grasso al cerchione, invece che inumidirlo con acqua calda.

Il sig. ing. Petri espose un suo apparecchio per misurare la velocità dei treni, costruito da Siemens ed Halske di Berlino. Però questo apparecchio è molto meno semplice di quello inventato dall'ing. Stroudly, della strada ferrata London-Brigton.

Le Ferrovie Bavaresi vollero quasi dare al pubblico un'idea delle diverse costruzioni che si trovano in una locomotiva, ed esposero quindi le diverse parti, delle quali le più complicate vennero anche sezionate, affine di esaminarne l'interno.

Esposero pure una caldaia intera, senza tubi, per far vedere la lavorazione interna, ed una completa con tutta l'armatura e parti annesse; e diversi pezzi in ferro fucinato, e lamiere foggiate con forme difficili.

Ma, oltre le cose nuove, si volle anche fare un'esposizione delle cose usate. Fra le altre, si prese una caldaia appena tolta dal servizio, e che si sapeva doversi destinare alla demolizione; e la si segò latteralmente per metà nel senso longitudinale. Così vi è campo a studiare quali sono i guasti che più si verificano nelle diverse parti della caldaia, e quindi a rimediarvi.

Così p. es., si sa che una delle cause che danneggiano grandemente la caldaia si è il deposito di materie calcari, che si forma nel fondo del corpo cilindrico e nei fianchi del focolaio. Le lamiere del corpo cilindrico sono in pochi anni corrose nella parte inferiore, e bisogna ricambiarle. Ma si esperimentò che questa azione non si esercita sul rame; e siccome non si poteva consigliare di fare tutta la caldaia di rame, così si pensò a coprire la lamiera, nella parte inferiore interna, con un sottile lamierino di rame, che si inchioda assieme alle lamiere di ferro; e per tal modo si riuscì a preservare completamente il fondo del corpo cilindrico.

Del pari che per le caldaie, si esposero anche per le parti in movimento, come ruote, assi, cerchioni, bielle, boccole, ecc., dei pezzi, quali vengono tolti dall'esercizio, allo scopo di conoscere quali sieno i consumi più frequenti.

6. *Materiale ruotabile. — Locomotive.* — Una macchina a soli due assi per linee secondarie, costruita dalla Ditta I. A. Maffei di Monaco. I dati principali di questa macchina sono:

Diametro dei cilindri	m.	0.266
Corsa » »	»	0.508
Diametro delle ruote motrici	»	0.985
Superficie di riscaldamento	m. q.	25.73
Pressione del vapore in caldaia . .	atm. eff.	12.
Superficie della graticola	m. q.	0.70
Volume d'acqua	m. c.	2.300
Volume di carbone	m. c.	0.750
Peso aderente in servizio	tonn.	12

Questa macchina è naturalmente poco forte, e non può viaggiare che a limitata velocità.

Locomotiva-tender a tre assi per servizio delle linee secondarie, costruita dalla Ditta Krauss e Comp. di Monaco. Le dimensioni sono:

Diametro dei cilindri	m.	0.330
Corsa » »	»	0.508
Diametro delle ruote	»	0.976
Superficie di riscaldamento	m. q.	51.26
Pressione del vapore in caldaie atmosf. eff. . .		12
Superficie della graticola	m. q.	0.830

Volume d'acqua . . . . m. c. 3.500
Volume di carbone . . . . » 1.160
Peso aderente in servizio . . . . . . tonn. 24.4

Anche questa locomotiva è destinata a viaggiare a piccola velocità.

Ambidue le dette macchine sono munite dell'indicatore di velocità, sistema Petri, a cui abbiamo già accennato.

Carrozze. — Una carrozza di 2ª e 3ª classe, con riparto per il bagagliaio, è destinata alle linee secondarie. Essa è a sistema americano, con corridoio centrale, e contiene 8 posti di 2ª e 30 di 3ª. Gli assi sono mobili, secondo il sistema Klose.

La carrozza venne costruita dalla Fabbrica di vagoni di Rathgeber in Monaco.

Una carrozza di 2ª classe per linee secondarie, con soli 8 posti e bagagliaio, fabbricata dalla Ditta Maschinenbau-Actien-Gesellschaft di Norimberga.

Una carrozza di 3ª classe per linee secondarie, con 40 posti, fabbricata pure dalla suddetta Maschinenbau-Actien-Gesellschaft.

Carro di servizio, col freno Heberlein, misuratore della velocità di Petri, riscaldamento a vapore, illuminazione a gas, e cesso; fabbricato dalla Waggonfabrick Nöll et Comp. in Würzburg.

Carrozza postale munita del freno Heberlein, ed illuminazione a gas, fabbricata da Rathgeber di Monaco.

Carrozza di 1ª classe, con cesso e toilette, riscaldamento a vapore ed illuminazione a gas, costruita dalla Maschinenbau-Actien-Gesellschaft.

Carrozza mista di 1ª e 2ª classe, con illuminazione a gas, e riscaldamento a vapore, costruita dalla Waggonfabrik di Ludwigshafen.

Il riscaldamento à vapore per tutti questi veicoli venne fatto secondo il sistema Haag, che funziona eccellentemente in Baviera, nonostante il clima tanto freddo.

L'illuminazione a gas è fatta secondo il sistema Riedinger di Augsburg, che rivaleggia per bontà con quello del Pintch, comunemente usato nella Germania settentrionale.

Vagoni da merci. — Carro attrezzi in caso di accidenti sulle linee, costruito da Rathgeber di Monaco.

Carro pel trasporto della birra, costruito dalla Maschinenbau-Actien-Gesellschaft.

Vagone-freno, usato in certe linee a grande pendenza; come pure si usa sul piano inclinato di Liegi, e nella linea dal Belgio verso Aquisgrana. Tale vagone è fabbricato dalla Waggonfabrik Nöll e Comp. —

Fin qui abbiamo discorso degli oggetti presentati dalla Direzione delle Ferrovie Bavaresi; diciamo ora qualche parola anche degli altri espositori del gruppo XIV per la parte ferroviaria.

La Direzione delle piccole ferrovie *Pfälzische-Eisenbahnen* espose fotografie e disegni di alcune opere d'arte e diversi oggetti per la costruzione delle strade.

Josef Rathgeber di Monaco, oltre gli oggetti fabbricati per conto delle Ferrovie Bavaresi, espone una carrozza a letti costruita per la *Compagnie des wagons-lits*, secondo il noto disegno ultimamente adottato da questa Compagnia.

La Waggonfabrik-Ludwigshafen di *Ludwigshafen om Rhein* espone una carrozza di 1ª e 2ª classe per tramvia.

La Maschinenbau-Actien-Gesellschaft espone anche una carrozza con corridoio longitudinale di 1ª classe, con toeletta; una carrozza di 3ª classe, ed un bagagliaio con cesso, tutti e tre per le Strade ferrate Spagnuole, e quindi con uno scartamento nelle ruote molto maggiore del normale.

Di più, la stessa Ditta espose una carrozza per tramvie a cavalli, munita di apparecchi per riscaldamento.

La Ditta John Wilhelm Späth di Norimberga espone diversi martinetti per locomotive, *trelaux* per sollevare le locomotive e pei tender e pei veicoli; e finalmente una grue per montaggio di locomotive.

La Ditta Nöll'sche Waggonfabrik di Würzburg espone una carrozza da tramvia, con un piccolo meccanismo per nettare le ruotaie sporche.

La Ditta J. A. Maffei (la più antica della Baviera, fondata nel 1841) espose:

Un rullo a vapore per la costruzione del *mac-adam* ;

Una locomotiva-tender a 4 ruote accoppiate pel servizio delle manovre o per le linee secondarie ;

Una locomotiva da merci ad otto ruote accoppiate per la ferrovia del Gottardo.

Per ultimo, la Fabbrica Krauss e C., che festeggiò in quest'anno la locomotiva n. 1000 fatta dallo Stabilimento, espose, oltre questa locomotiva destinata al servizio sussidiario, anche un omnibus a vapore, in cui la macchina può scindersi a volontà dal veicolo. La carrozza è a due piani, e la scala d'accesso è comodissima, nel genere di quelle che si hanno nei bastimenti a vapore per discendere nelle sale sotto coperta. Naturalmente ciò si ottiene a spese di uno spazio non indifferente perduto nel primo e nel secondo piano della carrozza. —

Questo è quanto concerne le Strade ferrate.

Per gli altri mezzi di traffico compresi nel gruppo XIV, come canali, navigazione sui laghi, servizio postale e telegrafico, costruzione di battelli e veicoli ordinarii, poco vi è da dire ; e d'altronde, come si è premesso, non è nostro cómpito l'occuparcene.

Norimberga, giugno 1882.

X. Y.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

La *Perseveranza* del 26 corrente ha pubblicato un articolo sulla polemica fra l'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia e la *Gotthardbahn* circa la tardata attivazione del servizio diretto e delle tariffe speciali via Gottardo. Oggi riceviamo, con ritardo, una lettera dalla Direzione dell'Esercizio delle dette ferrovie su tale argomento, e la pubblicheremo nel prossimo numero.

Veniamo informati che il cav. Muzzy, ingegnere-capo del Genio civile, preposto alla direzione dei lavori per la ferrovia da Ivrea ad Aosta, ha ultimato e presentato al Ministero dei lavori pubblici il progetto di massima per la ferrovia di accesso al Monte Bianco. Sappiamo che, secondo il progetto medesimo, la linea presenterebbe una pendenza continua del 12.50 per mille, eccezion fatta per le tratte necessarie all'impianto delle Stazioni. La grande galleria sotto le Alpi risulterebbe lunga m. 13,500, dei quali 4,500 in territorio italiano, e m. 9,000 in territorio francese.

Abbiamo da Cremona, che quel Sindaco, nella sua qualità di presidente del Consorzio dei Comuni per la costruzione di una ferrovia da Borgo San Donnino a Cremona, ha ripresentato al Ministero dei lavori pubblici il progetto definitivo della detta linea, modificato a senso dei suggerimenti dati dal Consiglio superiore.

Colle modificazioni introdotte nel progetto primitivo, il costo della linea viene ad essere ridotto a L. 7,836,400, compreso il ponte sul Po.

Di questa linea il Consorzio chiede la concessione al Governo a senso degli articoli 11 e 18

della legge 29 luglio 1879, N. 5002, e dell'articolo 5 dell'altra dlegge del 5 giugno 1881, n. 240.

La concessione verrebbe domandata per 90 anni, ed il Consorzio prenderebbe impegno di ultimare la linea, compreso il ponte sul Po, entro l'anno 1886.

><

Ci scrivono da Firenze:

L'Amministrazione delle strade ferrate Meridionali, nel portare sul terreno il tracciato del 2° tronco della linea Terni-Rieti, compreso fra le Marmore e Rieti, il cui progetto già era stato approvato dal Ministero dei lavori pubblici, ha riconosciuto la opportunità di eseguire parecchie modificazioni al tracciato medesimo; le quali, mentre migliorerebbero la stabilità della strada, ne renderebbero possibile un migliore andamento planimetrico ed altimetrico.

Inoltre, colle dette modificazioni sarebbe possibile il trasporto sulla sponda destra del Velino, della Stazione di Piediluco; con che sarebbero soddisfatti i desiderii di quel Comune, e si renderebbe anche attuabile l'impianto di una fermata fra Piediluco e Contigliano, stata suggerita dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

In conformità alle accennate modificazioni, la Società delle Meridionali ha riformato il progetto già approvato del tronco, il quale verrebbe così ad avere la lunghezza di m. 25,300, divisi in m. 18,500 di allineamenti retti, ed in m. 6,800 di tratti in curva, con un raggio minimo di m 300. La pendenza massima sarebbe del 15 per mille.

Le opere d'arte progettate in complesso raggiungerebbero il numero di 71: e di queste, le principali consisterebbero in tre ponti in ferro sul Velino, di 40 m. di luce, ed in un ponte in ferro sul Turano, di 30 metri.

Quattro sarebbero le Stazioni progettate, cioè: Piediluco, Sellecchia, Contigliano e Rieti. Inoltre dovrebbero costruirsi 15 case cantoniere doppie, 7 semplici, e 31 passaggi a livello.

><

Siamo informati essere avanzate le trattative e prossima la stipulazione della Convenzione fra l'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia e la concessionaria della linea Pinerolo-Torre Pellice per la posa dell'armamento sulla nuova linea.

><

Dagli Ufficii tecnici governativi incaricati dello studio delle nuove ferrovie complementari, sono stati trasmessi al Ministero dei lavori pubblici i progetti definitivi dei tronchi seguenti:

a) Da Sesto-Campano a Venafro, della linea di 3.ª categoria da Caianello ad Isernia, della lunghezza di m. 5,800, e del costo totale di L. 675,000.

b) Da Romagnano-Sesia a Borgosesia, della linea pure di 3.ª categoria da Novara a Varallo. La lunghezza di questo tronco è di m. 14,600, ed il relativo importo è preventivato in L. 3,900,000.

Di entrambi i detti tronchi daremo nel prossimo numero i particolari tecnici più importanti.

><

Lunedì, 26 corrente mese, ebbero luogo gl' incanti per l'appalto dei lavori di costruzione dei tronchi di ferrovia;

a) da Crespino al fosso Canecchi (linea Faenza-Pontassieve), della lunghezza di m. 7,717 (ivi compresa la grande galleria dell'Appennino di m. 3,763), e del presunto importo di L. 7,859,000;

b) da Guinadi a Borgotaro (linea Parma-Spezia), della lunghezza di m. 9,440.76 (ivi compresa la grande galleria del Borgallo di m. 7,746), e dell'importo preventivato di L. 9,255,100.

All'asta pel primo dei detti tronchi essendosi presentato un solo concorrente, l'asta fu considerata deserta.

All'incanto del secondo tronco restò deliberatario provvisorio il sig. Piatti Alarico per la somma di L. 7,708,573, ossia col ribasso del 16.71 per 0|0 su quella di appalto.

><

Il giorno 26 del corrente mese ha avuto luogo la visita di ricognizione del tronco della ferrovia Benevento-Campobasso, compreso fra San Giuliano e Vinchiaturo.

Furono dal Ministero dei lavori pubblici incaricati della detta visita l'ingegnere-capo del Genio civile di Benevento, ed il R. Commissario per l'esercizio delle ferrovie Meridionali e Calabro-Sicule, in concorso coi rappresentanti della Società concessionaria.

><

Sappiamo che il Ministero delle finanze e quello di agricoltura, industria e commercio, per la parte che li riguarda, si sono pronunziati favorevoli all'accoglimento di una proposta della Società delle Strade ferrate Meridionali, per modificazioni da introdurre nell'attuale tariffa pel trasporto del ghiaccio.

Secondo le modificazioni medesime, sarebbero escluse dai trasporti a piccola velocità le spedizioni di ghiaccio, e si ammetterebbero invece al trasporto a grande velocità anche in piccole partite, applicando il prezzo della tariffa speciale n. 1, grande velocità, senza l'osservanza delle condizioni di peso e di percorrenza stabilite per la tariffa medesima, e con l'applicazione della tassa minima di L. 0.45 per ogni spedizione.

><

Sulla linea delle Romane, da Roma a Civitavecchia, anche in quest'anno, verrà effettuato, tutti i giovedì e le domeniche, a partire dal 29 del mese corrente e fino a tutto agosto p. v., un treno straordinario di andata e ritorno a prezzi ridotti.

><

Ci scrivono da Milano;

Dal Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia vennero ultimamente prese, fra altre, le seguenti deliberazioni:

— Autorizzò la spesa di L. 80,000 per l'acquisto di n. 3 piattaforme girevoli del diametro di m. 13 con motore a vapore.

— Autorizzò la spesa di L. 423,645 per l'acquisto di assi montati e molle di sospensione e trazione per veicoli in costruzione.

— Approvò la Convenzione per l'attraversamento della tramvia Brescia-Montechiari colla ferrovia Milano-Peschiera.

— Approvò il definitivo contratto colla Ditta G. B. Carpaneto per il servizio dei trasporti a domicilio ed Agenzia di Città in Genova.

— Approvò la spesa di L. 47,000 per la riverniciatura generale delle travate in ferro del ponte sul Po a Mezzanacorte, linea Voghera-Pavia.

— Approvò la spesa di L. 10,000 per la sostituzione di piattaforme da m. 4 con altre da m. 4.50 nei binarii del magazzino del materiale fisso nella Stazione di Alessandria.

— Approvò la spesa di L. 10,400 per la costruzione di latrine isolate per il pubblico nelle Stazioni di Broni e Santa Giulietta.

— Il suddetto Consiglio d'amministrazione si è preoccupato dei reclami del pubblico circa la difettosa pulizia ed illuminazione delle vetture, ed ha quindi raccomandata ai dipendenti Servizii la massima sorveglianza al riguardo.

— Sappiamo che l'Amministrazione medesima ha avviate pratiche coll'egregio ing. Rognetta per l'acquisto dal medesimo del diritto di applicare alle locomotive attuali e macchine fisse da essa possedute le guarniture metalliche del sistema privilegiato Dallot-Rognetta.

— Così pure ha approvato la spesa di L. 33,400 per l'applicazione del freno Smith-Hardy ad otto locomotive ed a tredici vetture frenate, ed applicazione della condotta generale ad altre 13 vetture non munite di freno.

— Limitatamente al servizio dei viaggiatori e bagagli, verrà attivata, col 1° luglio p. v., la nuova fermata di Tassignano fra le Stazioni di Lucca e Porcari.

— Tra l'Amministrazione suddetta e quella delle linee Milano-Saronno e Milano-Erba è stata stipulata una Convenzione pel servizio di rispedizione delle merci a grande e piccola velocità in transito a Camnago.

><

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 19 al 24 giugno corrente.

Furono, fra gli altri, approvati:

Un progetto per ampliamento di binarii e costruzione di un magazzeno merci e di un piano caricatore nella Stazione di Marzabotto, lungo la linea Bologna-Pistoia;

Un progetto per rafforzamento di banca e sottobanca nell'argine destro di Adige a Volta Mira e Drizzagno Pegorari, in Comune di Legnago, provincia di Verona;

Un progetto per risarcimento dell'opera frontale sulla sinistra di Po a Genechiozzo, in Comune di Travacco-Siccomario, provincia di Pavia;

Ed un progetto per riduzione degli ex-Monasteri di Sant'Andrea delle Dame e di Santa Patrizia in Napoli, per installarvi l'insegnamento della Facoltà medico-chirurgica e rispettive cliniche;

Furono pure approvati, a base di concessione, i progetti riflettenti due tronchi di ferrovia economica da Menaggio a Porlezza e da Fornasette a Luino, in provincia di Como; ed una ferrovia di quarta categoria a scartamento normale da Navacchio a Calci, in provincia di Pisa.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie complementari del Regno. — Il progetto di legge per l'approvazione delle tabelle di riparto generale delle somme da assegnarsi alle linee di 2ª e 3ª categoria delle Ferrovie complementari (riferito testualmente nel precedente nostro numero), venne in questi giorni discusso alla Camera dei deputati, ed approvato definitivamente nella seduta del 25 corrente.

La discussione fu lunga e minuziosa, senza che però venisse introdotta nel progetto alcuna modificazione importante. Essendoci impossibile di darne oggi un resoconto abbastanza completo, ci riserviamo a ritornare sull'argomento in un prossimo numero, per quelle maggiori indicazioni che ci parranno opportune.

Riscatto di ferrovie venete ed altre. — Il Senato del Regno, nella seduta del 20 corrente, approvò, senza discussione, il progetto di legge, già approvato dalla Camera dei deputati (e da noi riferito) pel riscatto delle ferrovie Vicenza-Thiene-Schio, Vicenza-Treviso, Padova-Bassano, Pisa-Colle Salvetti, e Tuoro-Chiusi.

Ed allo scrutinio segreto, il progetto ottenne voti favorevoli 61, contr. 11.

Ferrovie venete complementari. — La mancanza di spazio ci rende impossibile riferire il lungo testo delle deliberazioni prese dal Consiglio provinciale di Venezia nella seduta del 19 corrente, annunciate nel nostro numero precedente, intorno alle ferrovie complementari venete: Portogruaro-Casarsa-Spilimbergo-Gemona, Portogruaro-Latisana-Udine, Mestre-Camposampiero, e Mestre-Dolo-Piave-Cavarzere-Adria, con diramazione a Brondolo.

Solo possiamo aggiungere che, nella seduta successiva (20) del detto Consiglio, l'on. *Pellegrini* riferì sulle trattative fatte dalla Deputazione, in seguito al mandato del Consiglio, per provvedere a prestito le somme necessarie per la costruzione delle dette ferrovie. I migliori patti ed anche il più lungo tempo per l'ammortamento si trovarono alla Cassa Depositi e Prestiti, alla quale la Deputazione chiede di essere autorizzata a domandare il prestito, al 5 per 0/0, ammortizzabile in 25 anni, della somma necessaria pel contributo obbligatorio di L. 2,140,000 e pel contributo volontario di L. 360,000 spettanti alla provincia.

Fabris propose che la Deputazione fosse autorizzata a contrarre il prestito anche per il terzo spettante ai Comuni, essendone essa responsabile verso il Governo, ed avendo diritto a rivalersi su di essi; e quindi in totale per lire 3,510,000.

La Deputazione dichiarò di accettare tale proposta; ed il Consiglio le approvò tutte.

Ferrovia Gallarate-Laveno. — Alle ore 10 antimeridiane del 15 luglio p. v., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma, e presso le Prefetture di Milano e Como, si addiverrà simultaneamente allo incanto per lo appalto della provvista di varii ferri occorrenti all'armamento della ferrovia Gallarate-Laveno, diviso in due distinti lotti: il primo di tonn. 3,600 di rotaie di acciaio Bessemer, per il complessivo importo di L. 1,030,000; il secondo per n. 32 scambii completi, per l'importo di lire 61,000.

Consegna entro mesi cinque dall'ordine di esecuzione del lavoro, alla Stazione di Gallarate.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 50,000 pel primo lotto, ed in L. 3,200 pel secondo; e la cauzione definitiva è rispettivamente fissata in L. 101,500 e L. 6,400; e l'una e l'altra in numerario o rendita D. P.

Ferrovia di Frascati. — Fino a tutto il giorno 8 luglio p. v., saranno ostensibili nel palazzo municipale di Frascati il piano particolareggiato pel tronco di ferrovia dalla Stazione attuale alla città, compilato dall'Ufficio speciale del Genio civile, nonchè l'elenco delle espropriazioni occorrenti per tradurre in atto la costruzione della suddetta linea.

Stazione d'Andora. — In conformità a deliberazione del Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia a cominciare dal 1° luglio p. v., la Stazione di Pigna

d'Andora, sulla linea *Genova-Ventimiglia*, cambierà l'attuale sua dominazione in quella di Andora.

Tramway Salò-Lonato. — La *Provincia di Brescia* ha da Lonato, 19:

Ieri, nella sala maggiore di questo Municipio, ebbe luogo l'annunciata adunanza per la tramvia, che dovrebbe congiungere Salò colla linea Brescia-Mantova, passando per Lonato.

Tenne la presidenza il nostro Sindaco, ed intervennero le rappresentanze di varii Comuni, fra cui Salò, Desenzano, Manerba, Sajano, Moniga, Padenghe, Castiglione, i deputati provinciali Poli e Pirlo, e molti privati.

Si concluse votando per appello nominale, alla quasi unanimità, il seguente ordine del giorno:

« L'Assemblea delibera:

« 1. Di delegare alla Giunta municipale di Lonato la facoltà di costituirsi in Comitato, associandosi altre persone, allo scopo di studiare ed appoggiare una linea di *tramvia*, che, partendo dal punto più vicino della costruenda linea Tormini-Salò, toccando il Cunettone, si congiunga coll'altra linea Brescia-Mantova, passando per Lonato.

« 2. Di officiare i rispettivi Comuni interessati nella costruzione della nuova guidovia a votare somme per la formazione del progetto e sistemazione dei tratti di strada, che non si trovassero nelle condizioni volute per ricevere il *tram* ».

Tramways della provincia di Torino — La Deputazione provinciale di Torino, nell'adunanza del 15 corr., ha preso, fra le altre, le seguenti deliberazioni:

Secondando l'istanza del Compagnia generale dei *Tramways* a vapore piemontesi, autorizzò lo stabilimento di un altro scambio tra Carignano e Lombriasco, per mettere in vigore il nuovo orario mediante l'osservanza delle prescritte condizioni.

Accettò la modificazione proposta dalla Società generale dei *Tramways* piemontesi all'art 33 del Capitolato, nel senso di sostituire il sistema della statura a quello dell' età di anni 4, per base nel trasporto gratuito dei fanciulli sulle linee esercite dalla detta Società; ma stabilì che tale misura, anzichè di un metro come era richiesto, fosse di 115 cent.

Approvò il progetto definitivo del *Tramway* da Rivarolo a Cuorgnè con passaggio interno in Rivarolo; salvo al concessionario di sostituire il pasaggio esterno, con che prima si proponga per la Stazione una nuova ubicazione, che renda possibile il transito diretto senza manovre o piattaforme, non sia variata la tariffa, e si provveda possibilmente ad altra fermata presso Rivarolo.

— Il 23 corrente, l'ingegnere Perincioli presentava alla Deputazione provinciale il progetto definitivo per la costruzione del *tramway* Torino-Leyni, colla relativa istanza per l'autorizzazione ad iniziare i lavori al più presto possibile.

Fin dal giorno 28 scorso maggio, si presentava al Municipio il progetto per stabilire la Stazione del *tramway* in piazza Milano; ed assicurasi che il medesimo venne approvato dalla Giunta municipale, dietro parere favorevole dell'Ufficio d'arte.

Appena ottenuta l'autorizzazione per parte della Provincia ed approvato il progetto dal Municipio, si potranno iniziare i lavori.

Ferrovia di Superga. — I giornali di Torino hanno pubblicato la seguente copia di telegramma spedito dal Sindaco di Torino al Ministro dei lavori pubblici in Roma, il 24 corrente:

« Giornali pubblicano lieta novella ferrovia Superga inscritta quarta categoria, secondo istanza questo Consiglio comunale, mancare solo nuova firma delegato Municipio, prego telegrafarmi. « *Sindaco* FERRARIS ».

Risposta: Roma, 24 giugno.

«*Onorevole Sindaco* — Torino.

» Iscrizione in 4ª categoria può essere fatta solo colle tabelle annesse prossimo Bilancio 1883. Intanto progetto ferrovia Superga, già esaminato dal Consiglio superiore, sarà con domanda di concessione sottoposto Consiglio strade ferrate. « *Ministro* BACCARINI ».

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Il Consiglio federale Svizzero ci ha trasmesso il Rapporto mensile N° 114 sullo stato dei lavori della ferrovia del Gottardo al 31 maggio p. p., che fa seguito a quello pel mese di aprile inserito nel nostro n. 21 a. c.

Lo stesso Consiglio federale dichiara che, il periodo di costruzione propriamente detta della rete del Gottardo essendo giunto al suo termine (fuorchè pel tronco da Cadenazzo alla frontiera italiana presso Pino, pel tardato compimento della linea di raccordamento Pino-Novara), la pubblicazione dei Rapporti mensili sullo stato dei lavori aveva termine col suddetto.

E noi crediamo inutile occuparci anche di questo, dacchè la ferrovia è ora interamente aperta all'esercizio.

Solo troviamo opportuno di accennare che l'importo totale dei lavori sulle varie linee d'accesso, alla fine di maggio, in base ai prezzi del contratto, ascendeva a fr. 51,955,000, così ripartiti sulle varie sezioni:

Immensee-Fluelen	Fr. 8,232,400
Fluelen-Göschenen	» 17,695,800
Airolo-Biasca	» 18,666,700
Cadenazzo-Pino	» 1,703,100
Giubiasco-Lugano	» 5,657,000
Totale	Fr. 51,955,000

— Leggiamo nel *Corriere Mercantile* di *Genova*, del 21:

È noto che il nostro Municipio si trovava in lite col Governo per i sei milioni di concorso alla ferrovia del Gottardo, che aveva votato, molti anni or sono. Il Ministero, il quale voleva tutti i sei milioni a fondo perso, e con pagamenti a brevi scadenze, aveva fatto citare il Municipio perchè fosse condannato a pagare questi sei milioni alle condizioni da esso Ministero determinate. Il Municipio opponeva che non era obbligato a sborsare i sei milioni a fondo perso, e tanto meno poi in quei modi e tempi che comodava al Governo: essere poi tanto meno obbligato ad una cosa ed all'altra, visto che non si era, da parte del Governo medesimo, adempiuto a quelle condizioni, sotto la cui osservanza il sussidio era stato votato.

Il Tribunale civile della nostra città, chiamato a decidere questa lite, pronunciò nei giorni scorsi la sua sentenza, di cui ecco il dispositivo:

« Rigettata ogni maggiore o contraria istanza ed eccezione; previa dichiarazione essere valida e sussistente l'obbligazione del Municipio di Genova verso del Governo di concorrere per l'importo di sei milioni di lire nell'opera della ferrovia alpina attraverso il S. Gottardo, da pagarsi nei modi e termini da stabilirsi tra le parti, e in difetto dall'Autorità giudiziaria; assolve, allo stato degli atti, il Municipio di Genova dalle domande proposte dall'Amministrazione delle finanze ».

— Il *Times* ha per telegrafo da Ginevra, 23 giugno:

Pochi giorni sono, è stato fatto il tentativo di distruggere un convoglio sulla strada ferrata del Gottardo, mettendo un'impedimento sulla via permanente.

Ora è stata rubata da un magazzino a Giornico una quantità di dinamite, e si teme che possa venir adoprata per iscopo consimile, o almeno per danneggiare alcuni ponti o gallerie. In conseguenza di ciò, sono stati dati ordini severi dal Consiglio di Stato del Canton Ticino che si mantenga stretta guardia sulla linea, sì di giorno che di notte.

Tunnel sotto la Manica. — Ferdinando Lesseps annunzia che è stato invitato da sir Edgard Watking, direttore e promotore del perforamento del tunnel sottomarino tra la Francia e l' Inghilterra, a visitare codesti lavori. Il Lesseps, in conformità al desiderio espresso da sir Watking, sarebbe felice d'essere accompagnato in questa occasione da quei suoi confratelli dell'Accademia, ai quali piacesse quel viaggio. Si partirà il 30 di giugno a sera dalla ferrovia del Nord col treno della marea. Il dì appresso si sarebbe a Douvres; e dopo la visita alle gallerie sotterranee, i viaggiatori francesi avrebbero a loro disposizione un treno per Londra,

Il signor Daubrée disse che la visita ai lavori offrirà molto interesse. Il tunnel, dalla parte di Douvres, è già forato per una lunghezza di 1,800 metri, dei quali 1,400 sotto il mare. Per tracciare le gallerie nello spessore della creta marnosa, si adopera una macchina del colonnello Beaumont. L'effetto di questo congegno è ammirevole: si progredisce di 25 metri al giorno.

I lavori sono pure cominciati dalla parte francese. I terreni attraversati fino ad ora dalla parte di Douvres sono perfettamente asciutti.

Ferrovie austriache. — Scrivono da Trieste, 18, al *Commercio* di Genova:

In settimana abbiamo avuto una Conferenza ferroviaria, sotto la presidenza del direttore della Meridionale, signor Packeny, del gruppo ferroviario austro-russo. Nella medesima venne conchiuso un nuovo lavoro, su nuove basi, di tutto l'accordo tariffario austro-ungarico-russo, e ciò nel senso di porre a disposizione, in ispecie alcune linee delle strade ferrate russe, a miglior prezzo.

La nostra piazza da tale deliberato si ripromette non poco per i suoi commerci, specialmente per le relazioni commerciali che tiene vive con Pietroburgo e Mosca.

— Il Governo austriaco ha messa all'asta l'impresa dei lavori di costruzione del *Transversal Gallitziano*. Le offerte saranno ricevute fino al 18 luglio p. v. alla Direzione delle Ferrovie dello Stato. Le tre sezioni della linea — da Saybusch a Neusandec, da Grybow a Zagors, e da Stanislau ad Husiatyn — saranno aggiudicate in un solo lotto di 406 chilometri; e l'imprenditore assumerà a suo carico, oltre tutti i lavori relativi, l'acquisto dei terreni. La fornitura del materiale ruotabile e di equipaggiamento non è compresa nell'appalto.

Ferrovie ungheresi. — La Banca dei Paesi-Bassi ha ripreso la seconda parte, per l'importo di 13 milioni di fiorini, della emissione della vendita in carta ungherese, decretata per coprire le spese della costruzione della ferrovia Pest-Semlino. Essa versò al Tesoro la somma corrispondente.

I lavori procedono rapidamente sulla linea, e si calcola che, non solo il percorso sino a Teresiopoli potrà esser aperto al pubblico prima della data fissata dalla concessione, ma altresì che, a prezzo di qualunque sforzo, la parte fra Teresiopoli e Neusatz potrà essere compiuta nel mese di novembre prossimo; di guisa che la linea da Pest sino al Danubio potrebb'essere aperta all'esercizio prima della fine dell'anno, specialmente se il Governo ungherese acconsentisse che i treni circolassero tra Teresiopoli e Neusatz prima che il corpo stradale sia consolidato.

Ferrovie russe. — Il telegrafo ha annunciato la pubblicazione nel *Golos* di una nota, secondo la quale, in seguito a risoluzione del Consiglio dei ministri, la rete russa sarà d'ora in poi estesa annualmente di 1,000 a 1,200 verste. Sarebbe stato inoltre deciso, che si porrà tosto mano alla costruzione di diramazioni destinate a collegare Schmerinku, Lugan, Millerowo, Torshok e Wiasma colla rete generale; nonchè alla costruzione d'una ferrovia da una Stazione della linea di Rostow-Wla di kawkes per Nowerossisk. Verrebbero poscia una ferrovia traversante la parte orientale del Don, partendo dalla Stazione di Swerew; una linea da Noronesch, sulla ferrovia da Rostow al Volga; ed un'altra da Mindau per Tukkum.

Però la costruzione di quest' ultima linea resterà subordinata alla questione, se si potranno riunire i capitali all'uopo necessarii, senza l'intervento del Tesoro.

Si costruiranno infine le linee dirette a Perekop ed alle saline di Elton, e la sezione Pensa-Losowoja.

Notizie Diverse

Bonificamento dell'Agro romano. — Si deplora vivamente che il Ministero non abbia compreso fra i progetti urgenti, da discutersi prima delle vacanze, quello concernente il bonificamento dell'Agro romano.

Presentato alla Camera il 22 dicembre 1880, fu esaminato da una Commissione diligentissima, la quale elesse relatore l'on. Marchiori, assai competente nella materia.

La Commissione, appunto per renderne possibile la discussione, semplificò il progetto, sopprimendo alcune disposizioni che avrebbero potuto suscitare ardui problemi e gravi controversie.

L'on. Marchiori presentò la sua elaborata relazione il 15 giugno corr., ed il progetto avrebbe potuto discutersi, se il Ministero avesse insistito.

Augurando (dice l'*Opin.*) che nella nuova legislatura questo tema sia uno dei primi nelle discussioni parlamentari, riferiamo l'ordine del giorno proposto dalla Commissione:

« La Camera, ritenuta la necessità di disposizioni che valgano a sviluppare la trasformazione dell'Agro romano, invita l'on. Ministro di agricoltura, d'accordo con l'on. Ministro dei lavori pubblici, a presentare un disegno di legge a questo scopo ».

Lavori portuali. — Il Senato del Regno, nella seduta del 23 corr., approvò, senza discussione, il progetto di legge, già approvato dalla Camera dei deputati (e da noi riferito) per l'allargamento del molo nel porto di Bari, per la ricostruzione della banchina centrale nel porto di Brindisi, per la costruzione di un faro nell'isola di Vulcano e di un altro a Capo S. Marco presso Sciacca.

Ed allo scrutinio segreto, il detto progetto ottenne voti fav. 69, cont. 4.

Stabilimenti meccanici dei Granili e di Pietrarsa. — Il Senato del Regno, nella seduta del 24 corr., approvò senza discussione il progetto di legge già approvato dalla Camera dei deputati (e da noi riferito) per l'acquisto dello Stabilimento meccanico dei Granili in Napoli e retrocessione allo Stato dell'Opificio di Pietrarsa.

Allo scrutinio segreto, il progetto ottenne voti fav. 60, contr. 14.

Esposizione mondiale in Roma. — Ecco il testo del progetto di legge presentato, in questi giorni, alla Camera dei deputati dall'on. Seismit-Doda e da altri 62 deputati:

« *Art.* 1. Dall'ottobre 1887 al giugno 1888 verrà tenuta in Roma una Esposizione mondiale.

« *Art.* 2. Il Governo del Re è autorizzato a presentare entro il 1883 un progetto, mediante il quale sia stanziata la somma con cui lo Stato potrà concorrere alla Esposizione mondiale, somma da ripartirsi nei bilanci dei quattro anni successivi ».

La Camera ne approvò la presa in considerazione, dopo che l'on. ministro Berti dichiarò che il Governo non vi si opponeva, ma faceva riserve sul merito del progetto stesso.

— La Giunta municipale di Roma ha poi presentato al Consiglio comunale la seguente proposta, che venne approvata:

« Il Consiglio, esprimendo la sua esplicita adesione al concetto di una Esposizione mondiale in Roma, fa voti che essa venga attuata, e con questo intento promette al Comitato centrale dell'Esposizione stessa l'appoggio morale del Comune; mentre in pari tempo delibera che nei prossimi bilanci comunali sia stanziato per detta Esposizione il concorso di *tre milioni di lire*, da ripartirsi, a rate uguali di L. 600,000 ciascuna, in cinque esercizii, a cominciare dal prossimo venturo anno 1883, rimanendo però tale concorso subordinato, malgrado lo stanziamento in bilancio, alla promulgazione di una legge, con la quale la Esposizione mondiale in Roma venisse sancita ».

Esposizione generale di Torino. — Il 20 corr. veniva presentato dall'ing. Riccio alla Commissione tecnica per l'Esposizione del 1884 il piano generale, disegnato secondo le aree disponibili nella parte *sud* del Valentino.

Secondo il disegno dell'egregio architetto, i locali della Esposizione non saranno riuniti tutti in un grande edificio unico, ma distribuiti invece in varii edificii e padiglioni, di grandezza e forma diverse a seconda dei bisogni degli espositori a delle norme che l'architetto apprese dalle spe-

ciali Commissioni ordinatrici. I varii edificii saranno riuniti fra loro da gallerie, passaggi, tettoie, ecc., di stile e disposizione differenti.

La Commissione tecnica, esaminato questo piano generale, l'ha in massima approvato, encomiando il cav. Riccio ed esortandolo a proseguire negli studii e disegni architettonici e particolari.

Lavori edilizii in Torino. — Il 22 corrente è stata ufficialmente consegnata all'Impresa costruttrice del nuovo ponte sulla Dora, in prolungamento della via Rossini, l'area pel cantiere di costruzione, affinchè i lavori comincino immediatamente.

Le opere murarie al piano di posa delle travate metalliche dovranno essere compiute col giorno 20 prossimo ottobre.

Il ponte ultimato, per patto espresso, dovrà essere aperto alla pubblica circolazione al 31 dicembre corrente anno.

Società industriali ed istituti di credito. — Con R. Decreto del 1º corr. (*Gazz. Uff.* del 23), la Società anonima per azioni al portatore, sedente in Genova col titolo di *Società anonima italiana di miniere di rame e di elettro-metallurgia*, col capitale nominale di 6,000,000, diviso in 12,000 Azioni da L. 500 ciascuna, e colla durata di 50 anni decorrendi dalla data del presente decreto, è autorizzata, e n' è approvato lo statuto con modificazioni.

— Con R. Decreto dell'8 corr. (*Gazz. Uff.* del 23) è approvato l'aumento del capitale della Società, residente in Torino, col titolo di *Società torinese di tramways e ferrovie economiche*, e colla durata fino al 31 dicembre 1930; portando il detto capitale da L. 600,000, diviso in 2,400 Azioni da L. 250 ciascuna, a L. 1,800,000, diviso in 7,200 Azioni dello stesso valore.

Costruzioni navali. — Dai cantieri Palmer sul Tyne ebbe luogo sabato scorso, con esito felicissimo, il varo di un altro grandioso, anzi colossale, piroscafo appartenente alle Società riunite Florio-Rubattino. Questo piroscafo sarà, si può dire, la nave ammiraglia della nostra flotta mercantile a vapore, e porterà il nome di *Raffaele Rubattino.*

Servizio dei pacchi postali. — L'Amministrazione delle Poste annuncia che col 1º luglio p. v. il servizio di recapito a domicilio dei pacchi postali sarà esteso a tutti i capoluoghi di provincia ed a tutti gli Uffizii postali di 1ª classe, che funzionano nei capoluoghi di circondario, nonchè ai seguenti Uffizii di 2ª classe:

Abano, Adria, Albenga, Alghero, Ardenza, Asiago, Bassano, Borgo Pila (Genova), Borgotaro, Castelvetrano, Cittaducale, Conegliano, Este, Giulianova, Guastalla, Latisana, Marsala, Milazzo, Palmi, Paola, Patti, Pozzuoli, Recoaro, Salsomaggiore, Stradella, Tivoli, Terranova di Sicilia, Trescorre Balneario, Vallo della Lucania, Viareggio, Vittorio.

Tutti gli Uffizii postali del Regno ammessi al servizio possono quindi, mediante il pagamento anticipato di cent. 25 per pacco (art. 3 della legge del 10 luglio 1881), accettare pacchi da recapitarsi a domicilio per le località suaccennate, un elenco delle quali sarà affisso allo sportello dell'Uffizio.

Eguale facilitazione è accordata ai pacchi postali dall'estero, purchè i mittenti ne facciano richiesta sui bollettini di spedizione.

La relativa tassa deve però soddisfarsi dai destinatarii.

Servizio postale-marittimo colla Sardegna. — Il Senato del Regno, nella tornata del 20 corrente, approvò, senza discussione, il progetto di legge, già approvato dalla Camera dei deputati (e da noi riferito), pel riordinamento del servizio postale e commerciale marittimo colla Sardegna.

Ed allo scrutinio segreto, il detto progetto ottenne voti fav. 69, contr. 6.

Cordone elettrico sottomarino. — La Camera dei deputati, nella seduta del 24 corr., approvò, senza discussione, il progetto di legge per l'approvazione della Convenzione 12 maggio 1882 colla Compagnia *Eastern Telegraph* per l'immersione e manutenzione di un cordone elettrico sottomarino fra le isole di Lipari e di Salina, mediante il pagamento dell'annualità di L. 5,500 in oro, e per la costruzione di una linea telegrafica terrestre da Lipari all'approdo del cavo di Salina nell'isola di Lipari; e per collocare un nuovo filo telegrafico terrrestre fra gli Ufficii telegrafici di Milazzo e di Messina, per la complessiva somma di L. 12,000. Allo scrutinio segreto, il progetto ottenne voti fav. 180, contr. 22.

Tariffa telegrafica. — La Camera dei deputati, nella seduta del 20 corrente, approvò, dopo breve discussione e con lievi modificazioni, il progetto di legge per la riforma della tariffa telegrafica (che abbiamo già riferito); ed allo scrutinio segreto, ottenne voti fav. 198, contr. 34.

Ecco i due primi articoli fondamentali della nuova tariffa approvata:

« *Art.* 1. La tariffa per i telegrammi nell'interno del regno, approvata colla legge 18 agosto 1870, è modificata nel modo seguente:

« La tassa per ciascuna parola oltre le 15 nei telegrammi ordinarii, è ridotta a centesimi 5;

« La tassa per i telegrammi urgenti è ridotta a lire 3 per il telegramma che non oltrepassa 15 parole, con un aumento di tassa di 15 centesimi per ogni parola oltre le 15;

« La tassa del telegramma semaforico è fissata a lire 2 per qualunque numero di parole, oltre alla tassa relativa alla percorrenza delle linee telegrafiche, quando ne sia il caso.

« Per i vaglia telegrafici rimane ferma la tassa fissa di una lira; si riscuote una tassa di 5 centesimi per ogni parola aggiunta dal mittente del vaglia.

« *Art.* 2. Il mittente di qualsiasi telegramma ha il diritto di richiederne ricevuta all'Ufficio al quale lo presenta, mediante il pagamento di una tassa di centesimi 5 per ogni ricevuta ».

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii non diedero luogo, nella scorsa settimana, che a poche transazioni, ed anche queste non ebbero grande importanza.

Le Azioni della Società delle Meridionali si tennero a 474 e 472; le Obbligazioni a 276.50; i Buoni a 552.

Le Sarde, della serie *A*, vennero quotate a 272; le altre, della serie *B*, a 275.50; le nuove a 271. Lo stesso è a dirsi per le Palermo-Trapani, le quali rimasero quasi nominali a 277 quelle di prima emissione, ed a 271 le altre di seconda emissione.

Le Pontebbane stazionarie a 437; le Meridionali austriache a 294. Le Azioni Ferrovie Romane ebbero denaro a 156.

A Parigi, le Azioni Lombarde esperimentarono un mercato piuttosto freddo, che le tenne da 295.60 a 298.50; le Obbligazioni a 288 e 289; le Vittorio Emanuele a 275; le Azioni Ferrovie Romane a 148, nulla sulle Obbligazioni relative.

ESTRAZIONI

Società anonima della Strada ferrata Vigevano-Milano — Alla estrazione eseguitasi il 20 corr. in Milano, per l'ammortizzazione di una serie delle Obbligazioni di questa Società, venne estratta la Serie 191.

Le Obbligazioni quindi appartenenti a tale serie cesseranno col 1º luglio p. v. di essere fruttifere, ed il rimborso delle medesime, al valor nominale di L. 500 per cadauna, sarà fatto presso la Banca popolare di Milano (via San Paolo, num. 12), a partire dal successivo giorno 5, dietro presentazione del relativo titolo.

Col primo di detto mese, presso la Banca suddetta, sarà poi pagata la cedola n. 27 degli interessi maturante in detto giorno, nella somma di L. 5.04.

CONVOCAZIONI.

Società della Ferrovia Sicula Occidentale (Marsala-Trapani) — Gli azionisti sono riconvocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 9 luglio p. v. in Palermo (via dell'Umiltà, 40), per approvazione dei conti e bilancio sociale, per la nomina di amministratori e revisori, e per comunicazioni del Consiglio d'amministrazione.

Credito commerciale di Firenze — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 12 luglio p. v. in Firenze (via S. Egidio, 12), per l'accertamento delle Azioni sottoscritte e constatazione del versamento della 1ª rata, per la costituzione della Società ed atti relativi, e per la nomina dei funzionarii di essa, cioè 8 consiglieri effettivi e 2 supplenti, 2 sindaci effettivi ed 1 supplente.

PAGAMENTI e DIVIDENDI.

Banco di Sconto e di Sete in Torino — Dal 1° luglio p. v. si pagherà agli azionisti il dividendo pel 1881 in L. 14 per Azione, presso il Banco in Torino, e presso l'Agenzia di Genova e la Banca Tiberina in Roma.

Banca Tiberina — Dal 1° luglio p. v. si pagherà agli azionisti il dividendo per l'esercizio 1881 in L. 3 per Azione, in Torino presso la sede della Banca (via S. Teresa, 11), in Roma presso la Banca stessa, ed in Genova presso l'Agenzia del Banco di Sconto e Sete.

Banca di Pinerolo — Dal 1° luglio p. v. si pagherà agli azionisti il vaglia n. 19, 1° semestre 1882, in ragione di L. 3 per interessi 6 p. 0|0, e di L. 8 per dividendo esercizio 1881, e quindi in totale L. 11 per Azione. Per le Azioni di nuova emissione, l'interesse 6 0|0, scadente il 30 giugno, verrà pagato in L. 1.55 per Azione, contro presentazione del certificato provvisorio. I pagamenti si faranno in Pinerolo, presso la Banca, ed in Torino presso l'Unione Banche.

Banca di Credito italiano — Dal 1° luglio p. v. si pagherano L. 12.50 a conto sugli utili dell'esercizio corr., per le Azioni col capitale versato di L. 500. I pagamenti si faranno a Milano, sede sociale; a Firenze, Società generale di Credito Mobiliare; a Parigi, Banque de Paris et des Pays Bas.

Banca Generale. — Dal 1° luglio p. v. si pagherà agli azionisti la rata semestrale dell'interesse 5 0|0 sulle Azioni vecchie (esercizio 1882), mediante apposizione di un bollo sul cupone n. 21, colla leggenda: « pagate L. 6.25 per Azione in acconto della presente cedola ». Pagamenti in Roma, presso la sede centrale; in Firenze, Milano e Trieste, presso le Banche autorizzate.

Società generale dei cementi e delle calci idrauliche (Bergamo) — Dal 1° luglio si pagheranno agli azionisti, per interessi e dividendo, L. 10 per Azione: in Bergamo, alla Banca popolare; in Milano, alla Banca Generale.

Unione Banche Piemontese e Subalpina — Dal 3 luglio p. v. si pagherà agli azionisti il dividendo pel 1881 in L. 7.50 per Azione, in Torino presso la sede della Banca (piazza Castello, 25), e presso le Banche incaricate e gli Ufficii succursali dell'Unione.

Società Torinese di Tramways e Ferrovie economiche. — Dal 4 luglio p. v., presso la Banca di Torino, si pagherà l'interesse del 1° semestre 1882, sulle Azioni totalmente liberate, in L. 6.25.

Avvisi d'Asta

Il 4 luglio p. v., presso il Municipio di Reggio Calabria, si terrà un'asta per l'appalto, in due distinti lotti, del 3° e 4° tronco della strada comunale obbligatoria Reggio Vinco: il 1° lotto, della lunghezza di m. 284.25, per il presunto importo di L. 36,973.17; il 2°, della lunghezza di metri 596.61, per il presunto importo di L. 50,497.26. Lavori da eseguire entro un anno dalla consegna. Deposito interinale pel 1° lotto L. 1,800, e pel 2° L. 2,400; cauzione provvisoria lire 3,700 pel 1°, e L. 5,000 pel 2.; e l'uno e l'altra in biglietti della Banca Nazionale o rendita D. P.

— Il 5 detto mese, presso il Municipio di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un piano di rialzo dell'isolato Sant'Edmondo, sede dell'Istituto tecnico professionale in Torino, compreso fra il corso Oporto, e le vie Volta, dell'Arsenale e S. Quintino, per il presunto importo di lire 110,000. Lavori da eseguire entro l'agosto 1883. Deposito interinale L. 11,000 in denaro o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Modena, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un ponte in muratura sul fiume Secchia presso Concordia, per l'importo di L. 170,000. Deposito interinale L. 5,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Il 6 detto mese, presso la Prefettura di Lucca, si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione della strada comunale obbligatoria, che da Massarosa mette a Pieve a Elici, nel Comune di Massarosa, della lunghezza di m. 2,748.27. per il presunto importo di L. 71,277,96. Deposito interinale L. 1,000, cauzione definitiva L. 3,560.85, ambidue in contanti o rendita D. P.

— Il 7 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della provvista di 36,000 aste da casse di fucili e moschetti (mod. 1870), pel complessivo importo di L. 103,500. Consegna entro 100 giorni in 5 rate: la 1ª entro 40 giorni, e le altre di 15 in 15 giorni successivi. Deposito cauzionale L. 10,400 in contanti o rendita D. P.

— L'8 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Terni, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della provvista di 40,000 aste da casse di fucili (mod. 1870), per il complessivo importo di L. 132,000. Consegna entro 120 giorni. Deposito cauzionale L. 13,200 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Bologna, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del V tronco della strada comunale obbligatoria detta *Dell'Idice*, che si estende dal Baccanello a Cà di Lavacchio, della lunghezza di chilom. 3.184, per il presunto importo di L. 59,341.73. Lavori da eseguire entro 547 giorni dalla consegna. Deposito interinale lire 2,500, cauzione definitiva L. 6,000, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Il 10 detto mese, presso l'Amministrazione speciale dei Canali demaniali d'irrigazione (Canale Cavour), si terrà una asta per l'appalto delle opere di manutenzione ordinaria e straordinaria (dal 1 luglio 1882 al 31 dicembre 1888) del Canale Casalese e sue attinenze nel circondario di Casale Monferrato, costituenti il lotto VIII, per l'approssimativo importo annuo di L. 12,000. Deposito interinale L. 1,200 in denaro o rendita D. P., od Obbligazioni del Canale Cavour.

— Il 12 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della provvista di chilogr. 20,687 di acciaio fuso diverso, per il complessivo importo di L. 22,136.85. Consegna entro 60 giorni. Deposito cauzionale L. 2,300 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione medesima, si terrà pure un'asta per l'appalto della provvista di chil. 55,780 di ferro diverso in verghe sagomato, e di chilog. 2,500 di acciaio fuso idem, per il complessivo importo di L. 30,140. Consegna entro 100 giorni in 3 rate: la 1ª entro 40 giorni, e le altre di 30 in 30 giorni. Deposito cauzionale L. 3,100 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Terni, si terrà un'asta per l'appalto della provvista in due lotti: il 1° lotto di 33,000 aste da casse di fucili (mod. 1870) non lisciviate. per il complessivo importo di L. 108,900; il 2° lotto di 35,000 sbarre in acciaio per canne di fucili (mod. 1870) fucinate. per il complessivo importo di L. 77,000. Consegna del 1° lotto entro 120 giorni in 3 rate eguali: la 1ª entro 60 giorni, le altre due di 30 in 30 giorni; pel 2° lotto, entro 100 giorni. Deposito cauzionale L. 11,000 pel 1° lotto, e di L. 8,000 pel 2°, in contanti o rendita D. P.

G. PASTORI *Direttore-proprietario, responsabile.*

ANNUNZI

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE
STRADE FERRATE MERIDIONALI

Si notifica ai signori portatori di *Buoni in Oro*, che le sottoindicate Casse sono incaricate di eseguire, a partire dal 1° luglio prossimo, il *pagamento* della

Cedola XXV di L. 15 in oro,

per il semestre d'interessi scadente il 30 giugno corrente, nonchè il *rimborso* in L. 500 in oro dei *Buoni estratti nel XXIV sorteggio*, avvenuto il 1° maggio decorso:

a **Firenze** la Cassa Centrale della Società.
» **Ancona** id. dell'Esercizio id.
» **Napoli** id. id. id.
» **Milano** il signor Giulio Belinzaghi.
» **Torino** la Società Generale di Credito Mobiliàre Italiano.
» **Roma** id. id. id. id.
» **Genova** Cassa Generale.
» **Livorno** Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
» **Parigi** Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.
» **Ginevra** id. id.

Firenze, 20 giugno 1881.

LA DIREZIONE GENERALE.

QUADRO DEL CONSUMO DAL 1864 AL 1881

ANNI	QUINTALI	ANNI	QUINTALI
1864	16,000	1873	363,000
1865	20,000	1874	329,000
1866	70,000	1875	336,000
1867	40,000	1876	403,000
1868	72,000	1877	516,000
1869	92,000	1878	391,000
1870	75,000	1879	329,000
1871	86,000	1880	462,000
1872	229,000	1881	593,000

PREZZI DEL CEMENTO E DELLA CALCE

ALLA STAZIONE DI BERGAMO	al quin.	
Cemento idr. a lenta presa L.	1	80
Detto a rapida presa . . . . »	3	»
Detto a rapida presa (Qual. sup.) »	4	»

ALLA STAZIONE DI PALAZZOLO	al quin	
Calce idr. di Palazzolo . . . L.	2	50
Cemento idr. Portland . . . . »	5	»
Detto Portland (Qual. sup.) »	7	»

Le **LIVRET-CHAIX** CONTINENTAL du mois courant est en vente dan, ses gares et les librairies, et chez MM A. CHAIX et C., rue Bergère, 20, Paris.

1.er vol. Services français; avec cartes générales coloriées, des chemins de fer de la France et de l'Algérie. Prix: 1 fr. 50.

2.e vol. Services étrangers, trains français desservant les frontières, et services franco-internationaux, avec carte générale des chemins de fer du Continent. Prix: 2 francs. (Pour se rendre à l'étranger des divers points de la France, le voyageur n'a pas besoin de recourir au volume contenant les services français).

Chaque volume renferme, en outre, un guide-sommaire indiquant les principales curiosités à voir dans les villes importantes, les stations balnéarsie etc.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Trazione e del Materiale in TORINO, VERONA e MILANO.

ACCIAIO vecchio in genere ed in lime di rifiuto	Chilogr.	31,000	circa
BRONZO in limatura e tornitura . . .	»	12,000	»
CERCHI di ferro per carri e carrozze	»	80,000	»
CERCHI d'acciaio per locomotive e tenders	»	63,000	»
FERRO vecchio in pezzi grossi e minuti, lamerino, gratelle, e da lavoro	»	201,000	»
GHISA da rifondere	»	36,000	»
OTTONE da rifondere e in limatura e tornitura	»	27,000	»
RAME in limatura e tornitura . . .	»	5,000	»
ZINCO da rifondere	»	14,000	»
ASSI montati per locomotivee e tenders N. 3	»	2,220	»
RUOTE vecchie in genere senza cerchi	»	1,900	»

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **4 luglio 1882.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 6 dello stesso mese alle ore 10 antimeridiane.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 20 giorni dalla data dell'aggiudicazione e pagati in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè i particolari della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di TORINO, GENOVA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA, FIRENZE e LUCCA e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 12 Giugno 1882.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO

SOCIETÀ GENERALE

DI CREDITO MOBILIARE ITALIANO

Il Consiglio di amministrazione, in conformità dell'art. 48 degli statuti sociali, ha deciso di distribuire alle azioni liberate di L. 400 l'interesse del secondo semestre 1882 in L. 12 italiane per azione.

I pagamenti si faranno contro il ritiro della cedola N. 35, a cominciare dal 5 luglio prossimo.

In **Firenze** » **Torino** » **Roma** » **Genova**	presso la sede della Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
» idem	» la Cassa Generale.
» idem	» la Cassa di Sconto.
» **Milano**	» la Banca di Credito Italiano.
» **Parigi**	» la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.

NB. Il pagamento a Parigi delle suddette L. 12 per Azione, sarà fatto al cambio che verrà giornalmente indicato presso la suddetta Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.

Firenze, 24 *giugno* 1882.

TORINO, 1882
Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*

ANNO XV. Mercoledì 5 Luglio 1882. N. 27.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . : . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO.

STRADE FERRATE MERIDIONALI

RELAZIONE *del Consiglio d'amministrazione all'Assemblea generale ordinaria del* 15 *giugno* 1882.

(Continuaz. — V. num. 26).

III. — *Costruzioni ed armamento sulle linee in esercizio della Rete Meridionale.*

Lungo la linea Bologna-Ancona, fu continuato il rinnovamento della massicciata in quei tratti, dove ancora esisteva ghiaia terrosa. Furono eseguite opere di difesa contro il torrente Foglia presso Pesaro, e opere di restauro alle gallerie di Pesaro e di Ancona.

Procedettero innanzi i lavori della Stazione definitiva di Ancona, fu proseguito il riempimento verso mare per allargarne la sede, e fu eretto il secondo magazzino per le merci, sistemandone il piazzale ed i binarii.

Con gettate di macigni abbiamo rafforzate le scogliere di difesa della ferrovia dal mare, così nel tratto da Falconara ad Ancona, come presso la Stazione di Taranto. Difese di simil genere abbiamo fatto contro le corrosioni del Pescara e dell'Aterno, lungo la linea Pescara-Aquila, e contro il Cervaro ed il Calore lungo la linea da Foggia a Napoli.

Nè furono intralasciate le opere, che abbiamo negli anni scorsi intraprese a preservare dalle inondazioni la linea da Foggia a Brindisi.

Abbiamo costruito un magazzino per le merci nella Stazione di Pratola Peligna: compiuto il fabbricato viaggiatori di Casalbordino, ed ampliato quello della Stazione di Torino di Sangro.

Una casa di guardia fu eretta alle Cave del Lebba presso il Sangro: una casa di abitazione per gli agenti di servizio nella Stazione di Benevento, ed un'altra nella Stazione, di Pianerottolo. Finalmente nella Stazione di Brindisi si è fatto un nuovo piano di carico, e vi si è aggiunta una tettoia a riparo delle mercanzie.

Importanti lavori di restauro e di miglioramento si fecero nel fabbricato viaggiatori della Stazione centrale di Napoli; e meritano speciale menzione il rinnovamento della copertura sul vestibolo dell'arrivo, e l'apertura del portico nel corpo centrale, che prospetta la via Garibaldi, interrotto nel primitivo progetto dalla sala del Caffè, che non fu mai finita, e che sarà invece collocata in posizione più acconcia.

Alla estremità Sud-Est della Stazione vecchia abbiamo aggiunti altri locali per il servizio della manutenzione.

Per l'alimentazione delle locomotive, che forma sempre oggetto delle nostre sollecitudini, abbiamo cresciuto l'impianto del rifornitore presso l'Ofantino di una vasca cilindrica; un'altra vasca abbiamo aggiunto al rifornitore di Montecalvo. Si è stabilito un nuovo rifornitore nella Stazione di Benevento; è stata compiuta la condotta d'acqua dal Rivo Calatano alla Stazione di Castellaneta; e sono state costruite ampie cisterne, sì nella Stazione di Ostuni, che presso quella di Bisceglie.

Nuove siepi abbiamo piantate per l'isolamento delle linee, e costruiti muretti dove quelle non allignano. Di muri abbiamo ricinto le Stazioni di Cesena, Castellaneta, Palagiano-Mottola e Taranto.

A provvedere ai maggiori bisogni del traffico, e ad agevolare le operazioni del movimento, sono stati armati nuovi binarii nelle Stazioni di Bologna, Ancona, Loreto, Torre dei Passeri, Fossacesia, Casalbordino, Molfetta, Bari, Trepuzzi, Maglie, S. Pier Vernotico e Napoli, impiegando 17 baratti per due vie ed uno per tre.

Sono state aggiunte due piattaforme nella Stazione di Brindisi, e sono stati collocati sette ponti a bilico in altre Stazioni, de' quali uno con apparato di sospensione nella Stazione di Foggia,

Quanto all'armamento, i ricambii procedettero largamente; furono rinnovati, con guide di acciaio di 12 metri a giunto sospeso, ben 57,351 metri di binario, e metri 25,323 con guide di acciaio di 6 metri a giunto appoggiato.

Con guide di ferro poi di 6 metri si ricambiarono 39,300 metri di via.

Le parti armate in acciaio misuravano, alla fine del 1880, chilometri 228,164; alla fine del 1881, esse raggiungevano la lunghezza complessiva di chilometri 310,848.

Le quantità dei varii materiali di armamento impiegate nei due anni, per i fatti ricambii, sono poste a confronto nella tabella che segue:

Indicazione dei Materiali	Numero dei pezzi impiegati nel 1881	nel 1880	Aum.	Dim.
Guide di acciaio da m. 11,94 a m. 12.00	9,562	6,130	3,432	
Id. id. da m. 5.96 a m. 6.05	8,606	11,661	»	3,055
Guide di ferro da m. 5.96 a m. 6.05	13,096	14,010	»	914
Stecche	30,359	28,554	1,805	»
Piastrelle	51,784	36,070	15,714	»
Viti	110,348	101,523	8,825	»
Arpioni	408,121	278,122	129,999	»
Traverse	155,953	130,078	25,875	»

IV. — *Spese di costruzione.*

Per la costruzione delle nuove linee Terni-Rieti, Aquila-Rieti, Termoli-Campobasso e Benevento-Campobasso, furono spese nel corso del 1881 . . . . . . L. 10,047,099.60
e per nuove opere sulle linee già in esercizio . . . . » 864,055.69

così in tutto . . . . L. 10,911,155 29
Tale somma aggiunta a quella che risulta spesa a tutto il 1880 in . . . . » 379,186,020.74
porta le spese totali di costruzione al 31 dicembre 1881, a . . . . L 390,097,176 03

come risulta dal Bilancio generale.

V. — *Prodotti dell'esercizio della Rete Meridionale.*

Coll'apertura del primo tronco della linea Benevento-Campobasso, la lunghezza delle linee costituenti la Rete Meridionale è cresciuta di quattordici chilometri, e da 1,446 chilometri è divenuta di chilometri 1,460. Fatto però ragguaglio del tempo in cui si esercitarono i quattordici chilometri aggiunti, la lunghezza media esercitata per l'intero anno risulta di . . . . chil. 1,450.68

Il prodotto complessivo, fatta deduzione delle imposte, è stato nel 1881 di L. 24,869,601.78, e per chil. di L. 17,143.40.
Fu nel 1880 di » 24,719,775.57, e per chil. di » 17,095.29.

quindi il lieve aumento di . . . L. 149,826.21, e per chil. di L. 48.11.

I prodotti, che in virtù della legge 29 maggio 1879 sono da computarsi fuori dalla parrecipazione governativa, salirono nel 1881 a . . . . L. 293,826 49
erano stati nel 1880 di . . . . » 271,403.75

diedero adunque l'aumento . . . . L. 22,422.74

pari all'8.26 per 0[0].

Messi da parte cotesti prodotti, la somma degl'introiti, sulla quale è da computare la sovvenzione governativa, risulta nel 1881 di . . . . L. 24,575,775 29
nel 1880 tale somma era riuscita di . . » 24,448,371.82

quindi l'aumento per il 1881, di . . . L. 127,403.47

Le sovvenzioni dello Stato, aggiuntivi i prodotti netti che la Società ricava dalle linee di Lombardia a lei concesse, ascesero nel 1881 a . . . . L. 22,947,765 05
nel 1880 si erano avute per gli stessi titoli » 21,661,517.64

quindi l'aumento a favore del 1881 di . » 1,286,247.41

Cumulando sovvenzioni e prodotti, l'entrata del 1881 è stata di . . . . L. 47,817,366.83
contro . . . . » 46,381,293.21

avute nel 1880.

Risulta, a vantaggio del 1881, la maggiore entrata di . . . . L. 1,436,073.62

Dividendo i prodotti nelle consuete categorie, si hanno i resultati consegnati nella tabella che segue:

Distinzione dei prodotti	1881	1880	Aum.	Dimin.
Viaggiatori ordinarii, militari, Valigie delle Indie.	10,838,983.37	10,567,331.24	271,652.13	»
Trasporti a grande velocità, compresi quelli in vagoni refrigeranti . . .	3,333,064.49	3,198,441.16	134,623 33	»
Trasporti a piccola velocità	10,434,922 29	10,770,256.43	»	335,334.14
Introiti diversi	262,631.63	183,746.74	78,884.89	»
			485,160.35	335,334.14
Totale aumento nel 1881 . . . L.			149,826.21	

L'aumento adunque, che si è ottenuto nel 1881, è tutto dovuto ai trasporti a grande velocità ed agli introiti diversi; laddove i trasporti a piccola velocità hanno sofferto un'abbastanza notevole diminuzione.

Ripartiti per linea, i prodotti per ciascuna sono dati dal seguente specchietto:

Linee in esercizio	Lunghezza media		Prodotto medio chilometrico		Aum.	Dim.
	1881	1880	1881	1880	nell'anno 1881 in confr. del 1880	
Bologna-Ancona	204	204	27,796.49	27,456.81	339.68	»
Napoli-Eboli-Castellam.	87	87	33,541.49	8,594.68	4,946.72	»
Foggia-Napoli	198	198	26,148.34	27,091.06	»	942.72
Ancona-Foggia	322	322	16,979 91	16,980.88	»	0 97
Foggia-Bari	123	123	20,138.51	21,494.13	»	1,354.62
Bari-Otranto	198	198	6,533.13	6,152.46	380.67	»
Castelbologn.-Ravenna .	42	42	9,421.96	9,309.15	112 81	»
Bari-Taranto	115	115	6,606.35	7,392.94	»	786.59
Pescara-Aquila	127	127	4,862.53	4,777.17	85.36	»
Foggia-Candela	(1) 39	35	2,353.12	2,284 15	68.97	»
Benevento-Campobasso .	4.68	»	345.60	»	345.60	»

(1) Nove chilometri sono comuni colla linea Foggia-Napoli.

Presentano rilevante aumento la linea Napoli-Eboli-Castellammare, ed un'abbastanza notevole diminuzione le linee Foggia-Bari, Foggia-Napoli, Bari-Taranto. Causa di siffatte differenze è l'apertura della intera linea da Eboli a Metaponto per Potenza, la quale ha sottratto alle linee che mettono capo a Foggia una parte del traffico delle Calabrie con Napoli.

Hanno avuto qualche aumento le linee Bologna-Ancona, Bari-Otranto, Castel Bolognese-Ravenna, Pescara-Aquila e Foggia-Candela. Gli aumenti su quelle linee sono quasi esclusivamente dovuti ai trasporti a grande velocità, poichè sulle sole linee Bari-Otranto e Foggia-Candela ebbero qualche aumento i trasporti a piccola velocità.

La linea Ancona-Foggia ha dato prodotto poco dissimile da quello dell'anno precedente.

È poi da notare che sulla linea Foggia-Napoli, sulla quale per la causa detta di sopra si ebbe diminuzione, questa ricadde sui viaggiatori e sulle merci a piccola velocità; poichè vi ebbero invece aumento i trasporti di merci e di bestiame a grande velocità.

Il numero dei viaggiatori, che nel 1800 era stato di 4,457,139
è salito nel 1881 a 4,632,509

con aumento di 175,370
vale a dire di circa il 4 per cento.

Quanto al prodotto, si è avuto nel 1880 l'introito di L. 10,170,571.24, e per viaggiatore di . . . . . L. 2 21
Nel 1881 invece si ebbero complessivamente
» 10,438,408.37, e per viaggiatore . . . . . . » 2.25
Laonde aumento di

L. 267,837.13, ossia del 2.63 per cento sull'introito totale dei viaggiatori, e di . . . . L. 0.04

ossia dell' 1.81 per cento, sulla quota spettante a ciascun viaggiatore.

Sommando le distanze percorse da tutti i viaggiatori, si ottiene per il 1881 la cifra totale di . chil. 251,112,763
di fronte a . . . . , . . . » 243,420,881
ottenuti nell'anno innanzi.

Quindi in più per il 1881 . . . . chil. 7,691.882
che è quanto dire il 3.16 per cento.

Si è accorciata alquanto la distanza media percorsa da ciascun viaggiatore:
essa fu nel 1881 di . . . . chil 54 20
ed era stata nel 1880 di . . . . » 54.61

onde la diminuzione nel viaggio medio di . chil. 0.41

Dal seguente prospetto si rileva la distribuzione dei viaggiatori nelle varie classi in confronto con quella dell'anno precedente.

		Viaggiatori a prezzo intero				Viaggiatori a prezzo ridotto				MILITARI ed altri viaggianti per conto dello Stato
		1ª Classe	2ª Classe	3ª Classe	4ª Classe	1ª Classe	2ª Classe	3ª Classe	4ª Classe	
Numero dei Viaggiatori	1881	89,790	541,610	2,078,288	297,696	71,361	448,413	718,636	2,561	384.154
	1880	86,134	507,966	1,975,305	269,054	74,205	432,353	721,850	2,293	387,979
Aumento		3,555	33,644	102,983	28,642	»	16,060	»	268	»
Diminuzione		»	»	»	»	2,844	»	3,214	»	3,825
Prodotto dei Viaggiatori	1881	1,091,858.55	2,513,728.91	3,629,282.10	185,247.97	318,178.88	995,373.88	736,228.20	1,000.89	967,528.99
	1880	1,098,327.33	2,467,640.53	3,542,581.52	166,018.56	300,152.30	920,070.47	689,891.41	789.86	985,107.17
Aumento		»	46,088.38	86,700.58	19,237.41	18,026.49	75,303.41	46,336.79	211.03	»
Diminuzione		6,488.78	»	»	»	»	»	»	»	17,578.18
Prodotto medio per viaggiatore	1881	12.16	4.64	1.75	0.62	4.46	2.22	1.02	0.39	2.52
	1880	12.75	4.86	1.79	0.62	4.04	2.13	0.96	0.34	2.54
Aumento		»	»	»	»	0.42	0.09	0.96	0.05	»
Diminuzione . . .		0.59	0.22	0.04	»	»	»	»	»	0.02

Se si guarda al numero dei viaggiatori, esso crebbe per tutte le classi, eccettuate la prima e la terza a prezzo ridotto, e i militari e viaggianti per conto dello Stato.

Se si guarda al prodotto, segnano solo diminuzione la prima classe a prezzo intero, e quella dei militari e dei viaggianti per conto dello Stato.

Finalmente, se si guarda al prodotto medio dato da ciascun viaggiatore, si vede aumento nei viaggiatori a prezzo ridotto, diminuzione invece nelle tre prime classi, e in quella dei militari e viaggianti per conto dello Stato. Niuna variazione è avvenuta per i viaggiatori di quarta classe, i quali è da notare che, quanto a numero e prodotto, furono in aumento, fatto che da parecchi anni non si verificava.

È scemata adunque la lunghezza media dei viaggi per le tre prime classi a prezzo intero, e per i militari e viaggianti a conto dello Stato; è cresciuta invece per tutte le classi a prezzo ridotto.

Passando a considerare i trasporti dei bagagli e delle merci a grande velocità, troviamo che essi hanno fruttato
nel 1881 . . . . L. 3,452,903 61
mentre nel 1880 . . . . » 3,198,441.16

Si è pertanto avuto l'aumento di . . . L. 254.462.45

ossia dell'8 per cento circa; al quale, se si eccettuano i trasporti di numerario e di oggetti di valore, e quelli per conto dello Stato, hanno contribuito tutte le categorie, nelle quali sogliamo suddividere il traffico, come è fatto chiaro dallo specchietto che segue:

CATEGORIE di TRASPORTO	MOVIMENTO		PRODOTTO		Aum.	Dimin.
	Unità	Quantità	1881	1880	sul prodotto del 1880	
Bagagli...........	Quintali	69,753	279,972.74	277,456.99	2,515.75	»
Cani..............	Numero	6,915	11,774.85	11,536.86	237.99	»
Mercanzie e derrate alimentari.	Quintali	806,381	1,902,103.46	1,858,638.22	43,465.24	»
Bozzoli..	id.	8,658	27,321.57	25,228.06	2,093.51	»
Numerario ed oggetti di valore.	Lire	103,854,176	102,338.82	131,983.49	»	29,644.67
Veicoli e Feretri	Numero	223	10,412.77	9,746.46	666.31	»
Bestiame..........	Capi	284,076	598,293.06	477,663.13	126,689.93	»
Trasporti per conto dello Stato........			120,111.34	134.844.20	»	14,732.86
Introiti diversi..............................			262,631.63	183,746.74	78,884.89	»
Introiti per trasporti esclusi dal computo della sovvenzione.................			283,419.88	271.403.75	12,016.13	»

Le categorie che hanno avuto i maggiori aumenti sono quelle del bestiame, degl'introiti diversi e delle mercanzie e derrate alimentari. All'aumento di queste ultime ha, senza dubbio, influito la nuova tariffa per le derrate alimentari spedite a vagone completo, che entrò in vigore nel luglio.

La diminuzione, che si riscontra nei trasporti di numerario e di oggetti di valore, anzichè reale, è dovuta al diverso modo di registrare le riscossioni sugli assegni gravanti le merci.

(Continua).

PRODOTTI FERROVIARII MENSILI

(Marzo 1882).

Dalla Direzione generale delle Strade ferrate presso il Ministero dei lavori pubblici abbiamo solo in questi giorni ricevuto il prospetto dei prodotti del mese di marzo 1882, confrontati con quelli del marzo 1881, ed in relazione ai precedenti (*).

Il prodotto generale del detto mese di marzo 1882 ascese a L. 15,572,513, composto come segue:

Viaggiatori	L.	5,997,181
Bagagli	»	280,188
Merci a grande velocità	»	1,371,513
Id. a piccola velocità	»	7,857,640
Prodotti diversi	»	65,991
Totale	L.	15,572,513

Tale prodotto va poi ripartito come segue:

		1882	1881
Ferrovie dello Stato	Alta Italia	L. 8,019,722	L. 7,481,349
	Romane	» 2,684,555	» 2,928,380
	Calab.-Sic.	» 1,058,686	» 924,176
» di diverse Società esercìte dallo Stato		» 1,482,376	» 1,394,961
» Meridionali		» 1,892,640	» 1,920,766
» Venete		» 87,113	» 80,312
» Sarde		» 114,526	» 106,574
Ferrovie diverse		» 232,895	» 180,950
Totale		L. 15,572,513	L. 15,017,468

Si ebbe dunque nel marzo 1882 un aumento complessivo di L. 555,045 in confronto del 1881. — Aumentarono: le Ferrovie dell'Alta Italia con L. 538,373, le Calabro-Sicule con L. 134 510; le Ferrovie di Società diverse esercite dallo Stato con L. 87,415; le Ferrovie diverse con L. 54,945; le Sarde con L. 7,952; e le Venete con L. 6,801. — Diminuirono: le Romane con L. 243,825; e le Meridionali con L. 28,126.

I prodotti poi dal 1° gennaio a tutto marzo 1882, confrontati con quelli dell'eguale periodo del 1881, furono i seguenti:

		1882	1881
Ferrovie dello Stato	Alta Italia	L. 21,687,322	L. 20,056,751
	Romane	» 7,369,140	» 7,626,925
	Calab.-Sic.	» 2,945,652	» 2,869,445
» di diverse Società esercìte dallo Stato		» 4,058,769	» 3,790,775
» Meridionali		» 5,390,640	» 5,550,640
» Venete		» 248,133	» 225,068
» Sarde		» 338,634	» 286,491
Ferrovie diverse		» 657,850	» 484,407
Totale		L. 42,696,140	L. 40,890,502

Si ebbe dunque nel 1° trimestre 1882 un aumento complessivo di L. 1,805,638 in confronto del 1881. — Aumentarono: le Ferrovie dell'Alta Italia con L. 1,630,571; le Ferrovie di Società diverse esercìte dallo Stato con lire 267,994; le Ferrovie diverse con L 173,443; le Calabro-Sicule con L. 87,415; le Sarde con L. 52,143; e le Venete con L. 23,065. Diminuirono le Romane con L. 257,785; e le Meridionali con L. 160,000. —

Devesi qui notare che la lunghezza totale delle linee in esercizio, che nel marzo 1881 era di chil. 8,849, nel marzo 1882 era invece di chil. 9,042, come nel febbraio. — E la lunghezza media, che nel marzo 1881 era di chil. 8,733, nel marzo 1882 ascendeva invece a chil. 8,931. —

(*) V. *Monitore*, N. 24 a. c.

Il prodotto chilometrico delle diverse linee in esercizio nel marzo 1882, confrontato con quello del 1881, fu il seguente:

		1882	1881
Ferrovie dello Stato	Alta Italia	L. 3,071	L. 2,865
	Romane	» 1,596	» 1,741
	Calabro-Sicule	» 788	» 715
» di diverse Società esercìte dallo Stato		» 1,585	» 1,491
» Meridionali		» 1,226	» 1,324
» Venete		» 635	» 586
» Sarde		» 294	» 281
Ferrovie diverse		» 710	» 646
Media complessiva		L. 1,736	L. 1,713

Si ebbe dunque nel marzo 1882 un aumento medio complessivo di L. 23, in confronto del 1881. — Aumentarono: le Ferrovie dell'Alta Italia con L 206; le Ferrovie di Società diverse esercite dallo Stato con L. 95; le Calabro-Sicule con L. 73; le Ferrovie diverse con L. 64; le Venete con L. 49; e le Sarde con L. 13. — Diminuirono: le Romane con L. 145; e le Meridionali con L. 98.

Finalmente il prodotto chilometrico dal 1° gennaio a tutto marzo 1882, confrontato con quello del 1881, fu il seguente:

		1882	1881
Ferrovie dello Stato	Alta Italia	L. 8,306	L. 7,681
	Romane	» 4,381	» 4,534
	Calabro-Sicule	» 2,193	» 2,241
» di diverse Società esercite dallo Stato		» 4,340	» 4,054
» Meridionali		» 3,579	» 3,828
» Venete		» 1,811	» 1,642
» Sarde		» 870	» 772
Ferrovie diverse		» 2,005	» 1,814
Media complessiva		L. 4,780	L. 4,682

Si ebbe dunque nel 1° trimestre 1882 un aumento medio complessivo di L. 98 in confronto del 1881. — Aumentarono: le Ferrovie dell'Alta Italia con L. 625; le Ferrovie di Società diverse esercite dallo Stato con L. 286; le Ferrovie diverse con L. 191; le Venete con L. 169; e le Sarde con L. 98. — Diminuirono: le Meridionali con L. 249; le Romane con L. 153; e le Calabro-Sicule con L. 48.

SUL SERVIZIO DELLE MERCI PEL GOTTARDO

Ecco la lettera della Direzione dell'Esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia, annunciata nel precedente nostro numero, in risposta alla *Perseveranza:*

Egregio sig. Direttore
del *Monitore delle Strade ferrate* — TORINO.

Milano, 27 giugno 1882.

Il giornale *La Perseveranza* di Milano, dopo aver gentilmente riportato nel suo numero del 23 corr. la lettera di questa Direzione, pubblicata nel *Monitore* del 21, circa la ritardata attivazione del servizio diretto per le merci via Gottardo, ritorna nel numero del 26 corr. su tale questione, che poteva dirsi già sopita nel campo amministrativo, in cui era e doveva rimaner circoscritta, per farne invece, quasi diremmo, una questione politico diplomatica, gridando allo scandalo, perchè, a suo dire, « la scienza e l'arte, il lavoro di tanti uomini ci misero » minor tempo ad aprire il Gottardo che le Direzioni » delle ferrovie a sistemare le tariffe »; gridando ancora che si devono cercare e punire i colpevoli, ed anzi affrettandosi ad indicare il principale colpevole nella persona dello stesso Ministro italiano dei lavori pubblici, il quale

(sempre al dire della *Perseveranza*) avrebbe dovuto rifiutarsi alla inaugurazione ed apertura del servizio sulla linea del Gottardo; non dimenticando infine di dare una scrollatina e punzecchiare altresì i Consiglieri d'amministrazione italiani della Gotthardbahn.

Ci sia adunque lecito, ed Ella, egregio sig. Direttore, voglia permetterci di farlo nelle colonne del suo riputato giornale, di interloquire nuovamente sull'argomento, per tentare di rimettere, con calma e colla maggiore chiarezza possibile, la questione sul suo vero terreno e nei propri termini, togliendola fuori da quell'ammasso informe di frasi e da quell'amalgama confuso di attribuzioni e di responsabilità, in cui volle metterla il giornale di Milano: benintesò che lascieremo poi giudice il pubblico del come possano esservi veri colpevoli, e fino a qual punto esso debba arrovellarsi per trovarli, condannarli e punirli.

Anzitutto occorre distinguere la questione dell'attivazione del *servizio diretto* da quella delle *tariffe speciali*, imperocchè sieno sostanzialmente diverse; ci proveremo quindi a dire brevemente di entrambe.

Del servizio diretto. — Era cosa ovvia ed anzi naturale che, approssimandosi la data dell'apertura della linea del Gottardo, le Amministrazioni ferroviarie interessate avessero a prendere opportuni concerti perchè il servizio diretto dei trasporti si attivasse il giorno stesso in cui si apriva all'esercizio la linea intera, tanto più che la Convenzione internazionale del 1869 ne faceva obbligo espresso alla Società del Gottardo. E non si mancò di iniziare in tempo siffatti accordi, perchè a quest'uopo si raccolsero in Milano, fino dal gennaio 1882, i rappresentanti delle Ferrovie italiane, tedesche, svizzere, belghe ed inglesi, stabilendo fino da quella prima riunione i còmpiti spettanti a ciascuna nell'intento comune.

Ora, il servizio diretto che si voleva stabilire, quel servizio che ha per iscopo di eliminare la distinzione delle proprietà nelle varie reti ferroviarie attigue, che fa sparire la necessità di spese maggiori per rispedizione e manipolazione delle merci ai punti di transito, che permette al mittente di calcolare in sicura guisa il prezzo dei trasporti fino all'ultima destinazione, che gli concede di affrancare completamente la spedizione, che infine accorda la possibilità di effettuare il trasporto nell'interesse del commercio sì e come lo intero viaggio avesse luogo sulle linee di una sola Amministrazione, questo servizio diretto, diciamo, con quali tariffe doveva essere istituito? La risposta non può essere dubbia. In primo luogo e di regola, in base alle tariffe normali di ciascuna Amministrazione partecipante al servizio; e questo principio è tanto evidente, che fu adottato senza discussione nelle conferenze di Milano. Di conseguenza, sapevasi già fin d'allora che le tariffe normali della Gotthardbahn sarebbero state inserite nei prontuarii del servizio diretto, e siffatte tariffe non potevano in massima essere differenti da quelle sancite dalla Convenzione del 1869, modificate soltanto dalla successsiva del 1879 per la tratta del Monte Ceneri. Questo però non toglieva che, mediante accordi fra gli interessati, si potessero in seguito creare delle tariffe ridotte, applicabili a tutte le ferrovie appartenenti al Consorzio o ad una parte di esse per date merci e per determinate località.

Così essendo, rimaneva completamente giustificata la presunzione, da tutti nudrita, che al 1° giugno le norme per la effettuazione dei trasporti ed i prontuarii di tariffa pel servizio diretto fra l'Italia e la Germania e la Svizzera, via Gottardo, avrebbe potuto attivarsi. Senonchè le Ferrovie tedesche e svizzere, nella preparazione delle proprie quote, incontrarono gravi difficoltà, e per la ingente mole del lavoro ne ebbero ritardata la ultimazione, ed anzi non riescirono ad ultimarlo in ogni sua parte in tempo utile e conveniente. Quelle stesse Ferrovie lo riconobbero, e lo proclamarono; per cui non sappiamo davvero comprendere il come e perchè la *Perseveranza* tanto si affanni a cercare dei colpevoli, dove precisamete non ve ne sono, nè ve ne possono essere, vale a dire nelle Direzioni ferroviarie italiane, nei Consiglieri d'amministrazione italiani del Gottardo, nello stesso Ministro italiano dei lavori pubblici. Se per ragioni speciali, e che non offendevano alcuno, abbiamo creduto di informare il pubblico che il ritardo non era a noi imputabile, non abbiamo certamente inteso di attribuire altrui colpa di sorta, chè anzi abbiamo, come era dover nostro, riconosciuta la eccezionale gravità del còmpito delle Ferrovie estere; e se difficoltà materiali causarono un ritardo, di questo fummo tutti dolenti, nè credemmo ben fatto approfittarne, con rigorismo eccessivo e supremamente ingiusto, traendo argomento da quelle difficoltà e da quel ritardo per colpire di biasimo immeritato le altre Amministrazioni, le quali pur fecero del loro meglio per attenuare il danno comune. Non portammo accuse contro chicchessia; solo intendemmo chiarire le cause del ritardo, perchè non si attribuissero a noi i ritardi dei quali non avevamo a rispondere.

La intera linea del Gottardo si apriva intanto al 1° giugno nelle condizioni identiche in cui si aprirono gli altri valichi alpini, del Brennero, del Cenisio e della Pontebba; vale a dire, colla rispedizione delle merci *da ferrovia a ferrovia*, giacchè al Brennero il servizio diretto colla Südbahn fu attivato quattro mesi e mezzo dopo l'apertura del valico, e colle Ferrovie Bavaresi due anni dopo; al Moncenisio, il servizio diretto ritardò di oltre sei mesi; ed alla Pontebba, di più che diciotto mesi.

La *Perseveranza* avrebbe voluto che il Ministero italiano rifiutasse il suo consenso all'apertura della linea, in causa del ritardo del servizio diretto. Davvero noi non sapremmo dire con quali mezzi ciò si potesse ottenere; ma, ad ogni modo, ci pare che il provvedimento sarebbe stato inconsulto, ed anzi contrario allo scopo a cui si voleva mirare. Infatti, dato e non concesso che si fosse potuto fare valida opposizione all'apertura di una ferrovia situata in territorio non italiano, quale ne sarebbe stato il risultato? La assoluta impossibilità di effettuare trasporti qualsiensi ed in qualunque modo; mentre, coll'apertura della linea, si è attivato egualmente il servizio dei viaggiatori, i quali accorsero numerosi sulla nuova via fino dal primo giorno, e si trasportarono in soli 10 giorni, fra il 15 ed il 24 di questo mese, ad onta che il servizio diretto non sia in vigore, ben 40[m. quintali di merci. Perchè, non sarà inutile rammentarlo qui, il servizio diretto agevola i trasporti e ne migliora le condizioni, ma esso non è indispensabile; e perciò il provvedimento suggerito dalla *Perseveranza* avrebbe, in questo caso, rafforzato il noto adagio che « il meglio è nemico del bene ».

D'altro canto, il provvedimento stesso avrebbe forse accelerato di un sol giorno l'impianto del servizio diretto? No certamente; perchè, quando il 23 maggio le Amministrazioni tedesche e svizzere ebbero ultimato e trasmesso alle italiane il loro còmpito, il ritardo era già consumato prima che si aprisse la linea, nè era più possibile ricuperarne anche una minima parte, per quanto avessero le Ferrovie italiane usato la massima diligenza e premura. Ciononostante si può sperare che per la fine del luglio anche questa bisogna sarà compiuta, ed il servizio diretto avrà pieno vigore.

Questo argomento del servizio diretto è il solo che potrebbe dare giusto motivo di censura per l'avvenuto ritardo, se in questo vi fosse colpa di qualcuno, perchè era obbligo imprescindibile nelle Amministrazioni ferroviarie di attivarlo, ed anzi, se vogliamo essere rigorosi, di attivarlo nel giorno stesso dell'apertura della linea; ma abbiamo dimostrato che colpa non vi fu, nè vi poteva essere, perchè tutti cooperarono e cooperano a diminuire il ritardo per quanto sia possibile.

Delle tariffe speciali. — Affrettiamoci a dire che nessun appiglio alla critica, più o meno benevola, potrebbe dare questo argomento delle tariffe speciali. Se noi abbiamo creduto, colla lettera indirizzata al *Monitore*, e da questo

pubblicata il 21 giugno, rispondere alla Direzione del Gottardo pubblicamente, dacchè essa aveva intrattenuto il pubblico sul nostro conto, ciò non autorizzava, nè autorizza alcuno a trarre profitto di questo incidente (che in oggi si può ritenere chiuso per tutti), per inveire contro le Amministrazioni ferroviarie estere od italiane, e pronunziare avventati giudizii sugli effetti delle tariffe, che si stanno preparando e che non sono ancora nel dominio del pubblico.

L'esercizio delle ferrovie può essere concesso con libertà di tariffe come in Inghilterra, ovvero coll'obbligo di applicare determinate tariffe; la Ferrovia del Gottardo ha il patto espresso all'articolo 8 della Convenzione internazionale del 1869 di applicare ai trasporti di merci a p. v. le seguenti tasse massime:

1° Per materie greggie, quali carbone, coke, minerali, terre, concimi, zolfo, pietre, legname, ecc., come pure pel ferro e merci greggie in ferro, spedite a vagone completo, la tassa non potrà eccedere 5 centesimi per tonnellata e chilometro, con una sovratassa di 3 cent. per tonn. e chil. per le tratte di linea a pendenza di 15 p. 0[00] e più.

2° Per tutte le altre merci, la tassa non potrà eccedere centesimi 14 e mezzo per tonn. e chilom., ovvero 19,5 cent. per tonn. e chil. per le tratte di linea a pendenza di 15 p. 0[00] e più, ogni altro supplemento di tasse escluso.

Successivamente colla Convenzione del 1879 venne fatta eccezione per la tratta da Giubiasco a Lugano, per la quale venne stabilito l'abbandono della sovratassa speciale, quantunque essa abbia forte pendenza.

I prezzi fissati come massimi in favore della ferrovia del Gottardo sono certo assai elevati, non tanto in sè stessi, ma bensì a paragone dei notevoli ribassi che si fecero dal 69 a questa parte nelle tariffe ferroviarie specialmente dei servizii diretti internazionali. Cionondimeno, fino quando la Gotthardbahn limiterà le proprie pretese all'applicazione dei prezzi che le sono consentiti dagli atti di concessione, non havvi nè il Governo federale, nè altro Governo qualsiasi degli Stati sovvenzionanti, nè i Consiglieri di amministrazione italiani, che abbiano *diritto* di imporre tariffe diverse da quelle della concessione.

La Direzione della Gotthardbahn è troppo oculata per non comprendere che con prezzi di tariffe elevate, i trasporti in transito sulla sua linea le sfuggirebbero, malgrado la minore percorrenza di centinaia di chilometri. Nè si può dire che la Gotthardbahn stessa abbia mai disconosciuto la necessità di ribassi per vincere la concorrenza delle linee rivali; ma ha sempre inteso di accordarli con maturità di giudizio, dopo attento esame delle conseguenze finanziarie di quei ribassi, così nel riguardo dei servizii internazionali, come in quello del servizio interno, a cui molto probabilmente dovrebbero quegli stessi ribassi essere applicati.

Ora egli è evidente che, se le Ferrovie consociate nel servizio diretto sono disposte a ribassare le proprie quote, in guisa che non si rendano necessarie ulteriori riduzioni per conquistare i trasporti, la Ferrovia del Gottardo sarebbe lietissima di poter mantenere i suoi prezzi intatti nella loro elevatezza; e noi, in verità, non sapremmo condannarla, nè potremmo coscienziosamente farle colpa, se, destreggiando finamente, riescisse a collocarsi in posizione così vantaggiosa ed invidiabile. Spetta appunto alle altre Ferrovie di non lasciarsi mettere in condizione inferiore, e l'Amministrazione dell'Alta Italia non ha mancato certamente al proprio dovere, nè ha esitato un solo istante a dichiarare, come doveva, che, se comune era l'interesse, anche i sagrifizii dovevano essere comuni; che perciò chiedeva alle Ferrovie svizzere riduzioni analoghe e corrispondenti a quelle da essa accordate colle proprie tariffe speciali, in modo che gli sforzi comuni delle Amministrazioni interessate abbiano a valere efficacemente nella lotta di concorrenza colle linee rivali. Riconosciuta la bontà delle ragioni addotte dall'Alta Italia, la Gotthardbahn si è ora accinta allo studio delle tariffe speciali; e questo studio, che non è certo di quelli che si possono compiere a giorno fisso, ma anzi richiede continuata e diligente osservazione di tutto quanto può influire sullo sviluppo dei traffici, sarà portato a buon punto per la data dell'attivazione del servizio diretto.

Non è a meravigliare adunque se al 1° giugno, quando si aprì la linea del Gottardo, le tariffe speciali del servizio diretto non erano già bell'e pronte, o non sieno balzate fuori di getto a comodo del pubblico e delle Ferrovie; còmpito assai difficile era di crearle in savia e ponderata misura, la quale non poteva essere determinata se non in epoca assai prossima all'apertura del servizio.

Concludendo sul già detto, in tutto quanto abbiamo esposto tenemmo separate le due questioni: del servizio diretto e delle tariffe speciali; perchè, mentre per la prima si aveva un diritto positivo risultante da un patto scritto e che poteva esser fatto valere, per la seconda invece non avevano efficacia se non la persuasione e la reciproca convenienza.

Nel fatto però le due questioni si collegano per questo, che non sarebbe serio istituire un servizio diretto, il quale non avesse nelle tariffe solida base e fondamento sicuro a vincere le concorrenze temute. Ora, nelle tariffe che ci furono comunicate dalle Ferrovie svizzere e tedesche si notano dei prezzi ridotti per articoli pei quali noi non facciamo riduzioni; mentre per altri furono mantenute le quote normali, laddove le nostre furono ribassate. Mediante concerti che sono già assai bene avviati, assieme al servizio diretto si potranno attivare delle tariffe speciali; ed altre ancora ne verranno in seguito, man mano che si concreterà il lavoro assiduo ed accurato che l'argomento richiede. Si comprende facilmente come in siffatta questione delle tariffe speciali sieno in giuoco molteplici e complicatissimi interessi, che non si possono valutare se non all'atto pratico; avremo cura, per quanto da noi si può, che gli interessi italiani sieno tutelati a dovere, ma in ogni modo avvertiamo fin d'ora, che non vi sono, nè vi saranno sicuramente colpevoli da punire, come crede la *Perseveranza*, nè si è potuto far valere diritti, che non hanno mai esistito Era ed è uno stato di cose che, entrato nel periodo naturale di formazione, avrà il suo svolgimento normale e regolare un po' per volta, e si farà sempre più stabile e migliore, man mano che la esperienza e lo studio attento dello andamento del traffico sulla nuova linea daranno elementi positivi per apprezzare al giusto l'influenza delle tariffe già create e la opportunità di istituirne altre nuove, a benefizio comune del pubblico e delle Ferrovie

Aggradisca, egregio sig. Direttore, l'espressione della massima osservanza.

La Direzione dell'Esercizio
delle Strade ferrate dell'Alta Italia.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Sappiamo che nei giorni scorsi venne firmata in Torino una Convenzione fra la Società generale per le ferrovie complementari, sedente in Roma, e la Società anonima della ferrovia Santhià-Biella, per l'assunzione, da parte della prima, dell'esercizio di detta ferrovia, fatto sinora dall'Amministrazione dell'Alta Italia.

><

I prodotti lordi approssimativi del traffico sulle ferrovie dell'Alta Italia durante lo scorso mese di maggio hanno raggiunto la somma di L. 9,350,000,

la quale presenta, in confronto dei prodotti avuti nello stesso mese del 1881, un aumento di circa L. 350,000.

I prodotti poi dal 1° gennaio a tutto maggio del corrente anno rilevarono a circa L. 44,800,000. Nel corrispondente periodo del 1881, i prodotti stessi essendo ammontati a L. 42,150,000, si ha nel corr. anno un aumento di L. 2,650,000.

><

Ci consta che l'autorità amministrativa di Alessandria sta prendendo energici provvedimenti contro la Società dei *tramways* della provincia stessa, esercente le linee Alessandria-Casale, Alessandria-Mandrogne, Alessandria-Sale e Casale-Camagna, in seguito alle reiterate lagnanze pel cattivo servizio da essa fatto, e per l'assoluta deficenza di locomotive. Tra i provvedimenti discussi nell'ultima seduta della Deputazione provinciale vi sarebbe pur quello della sospensione del servizio.

Noi vogliamo sperare che la Società saprà mettersi in grado di soddisfare alle urgenze del momento ed al buon servizio avvenire, tanto nell'interesse proprio quanto in quello del pubblico.

><

L'Amministrazione delle strade ferrate dell'Alta Italia, di accordo colle strade ferrate Svizzere, ha disposto che le spedizioni di cotone greggio da Venezia alla Svizzera per la via del San Gottardo siano tassate a L. 17.70 pel tratto da Venezia a Chiasso, e ciò fino a quando sia attuata la nuova tariffa diretta pel servizio italo-svizzero.

><

L'Amministrazione predetta ha presentato per approvazione al Ministero dei lavori pubblici il progetto ed il preventivo per la esecuzione di opere d'ampliamento delle Officine nella Stazione di Bologna. Tali lavori consistono nell'allargamento del fabbricato, che attualmente serve ad uso di fucine e segheria, per adattarlo ad uso di fucine e torneria; e nella costruzione di un fabbricato per le riparazioni delle carrozze. La spesa preventivata per queste opere rileva a L. 190,000.

><

Ci scrivono da Firenze che l'Amministrazione delle Meridionali, nella considerazione che il tronco di ferrovia da Vinchiaturo a Campobasso (linea Benevento-Campobasso) non potrebbe essere aperto all'esercizio, in causa dell'importanza dei lavori da eseguire, se non nel termine di un anno, avrebbe proposto al Ministero di spingere l'esercizio della linea predetta fino a Baranello, obbligandosi essa Amministrazione a mettere il tronco Vinchiaturo Baranello in condizioni d'essere aperto all'esercizio in 4 mesi, e ad eseguire in questa ultima Stazione le opere provvisorie necessarie per renderla atta a funzionare come capo-linea.

Coll'apertura del detto tronco, la distanza per Campobasso sulla strada nazionale sarebbe ridotta da 15 a 10 chilometri: e se si considera che trattasi di strada in salita, il minor percorso offrirebbe una considerevole economia di viaggio.

><

Abbiamo pure da Firenze che la Società delle Meridionali ha diramate circolari per invitare alcune Ditte nazionali alla fornitura di 21 locomotive, delle quali 9 di 3ª categoria e 12 di 2ª, tutte del tipo Neilson, da servire per l'esercizio delle strade ferrate Calabro-Sicule.

><

L'Amministrazione delle strade ferrate dell'Alta Italia ha approvato i seguenti contratti, per fornitura di materiale mobile:

« Colla Società Veneta di costruzioni per 10 carri a bagaglio a tre assi;

« Colla Società Nazionale delle Officine di Savigliano per 110 carri coperti a due assi, per 80 carri scoperti a due assi, e per 15 carrozze da viaggiatori di 1ª classe a due assi;

« Colla Ditta Fratelli Diatto per carrozze di 2ª classe a due assi, e per carri scoperti da merci a sponde alte.

L'ammontare delle predette forniture rileva a L. 1,102,000.

><

La Camera di commercio ed arti di Milano ha instato presso il Ministero dei lavori pubblici affinchè le Amministrazioni delle ferrovie Meridionali e Romane, allo scopo di agevolare il commercio dei vini e degli olii, vogliano adottare una meno rigorosa applicazione delle norme da seguirsi per ottenere le facilitazioni in massima concesse dalla tariffa speciale per la spedizione delle botti di ritorno.

><

Tra l'Amministrazione delle strade ferrate Meridionali e quella della Romane è stato concordato il progetto per l'ampliamento del piazzale, del fabbricato-viaggiatori e dei fabbricati accessorii della Stazione di Terni, in dipendenza dell'innesto in quella Stazione della nuova linea Terni-Rieti. Il detto progetto fu già sottoposto alla superiore approvazione.

><

Le Camere di commercio ed arti di Livorno e di Treviso si sono associate alla petizione avanzata al Ministero dei lavori pubblici dalla loro consorella di Cremona, tendente ad ottenere che sia convenientemente modificata la tariffa relativa ai trasporti del concime a piccole percorrenze, proporzionandola cioè a quella fissata per le percorrenze di Km. 301.

><

Sappiamo che la solerte Ditta Fratelli Pozzo, editrice dell'*Indicatore Ufficiale delle Strade Ferrate*, ha assunto l'incarico di pubblicare gli orarii per le linee di tramvie a vapore ed a cavalli, colla indicazione dei prezzi, delle distanze e delle Stazioni, come si pratica per le strade ferrate ordinarie.

La pubblicazione di che trattasi avrà luogo sull'*Indicatore Ufficiale* (grande formato), che si pubblica al 1° ed al 15 di ogni mese.

><

Ci scrivono da Milano;

Dal Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia vennero ultimamente prese, fra altre, le seguenti deliberazioni:

Approvò la spesa di L. 8,040 per riparazione ai caselli da guardiano sulla linea Lonigo-Vicenza;

— Idem di L 5,500 per l'ampliamento del piano caricatore scoperto, e per la sostituzione di due grue nella Stazione di Acqui;

— Idem di L. 16 200 per sostituzione di 3 piattaforme nella Stazione di Venezia (S. Lucia), disponendole anche in modo diverso.

— Idem di L. 6,000 per impianto di una gru da pesi, della portata di 6 tonn., nella Stazione di Varese.

— Idem la Convenzione per la concessione alli sigg. Genovesi e C. proprietari dell'*Hôtel Danieli* in Venezia di smerciare biglietti ferroviarii nel proprio Stabilimento.

Aggiudicò la fornitura di 60,000 lime alla Ditta Carlo Laurenti di Torino.

><

Ecco le informazioni tecniche che abbiamo promesso di dare intorno ai due tronchi di ferrovia Romagnano-Borgosesia e Sesto-Campano-Venafro, i cui progetti furono di recente presentati al Ministero dei lavori pubblici.

Il tronco di ferrovia da Romagnano a Borgosesia fa parte della linea Novara-Varallo, della quale è il quarto e penultimo tratto. La sua lunghezza è di m. 16,636, ed il relativo costo complessivo di L. 3,910,000, delle quali L. 3,109,000 per opere comprese nell'appalto, e L. 801,000 per le espropriazioni, la provvista di materiale d'armamento e di materiale fisso per le Stazioni ed imprevisti, riservati all'Amministrazione.

La lunghezza del tronco è divisa in m. 10,607 di allineamenti retti, ed in m. 4,029 di tratti in curva, con raggio minimo di m. 250. La pendenza massima adottata per l'altimetria è quella del 10.50 per mille.

Le opere d'arte più importanti previste lungo il tronco sono:

Un viadotto sulla Sesia in 15 arcate, della luce di 15 metri cadauna, e della lunghezza totale di m. 222;

Un ponte obliquo a travata in ferro, della luce di m. 28;

Un ponte pure obliquo in ferro, di m. 16 di luce;

Altro ponte di m. 15, uno di 9, 4 di 7, 1 di 6; e 4 sottovia, tre di 4 m. ed uno di 6.

Le opere d'arte minori sono in totale 64, con luce variabile fra m. 0.60 e 5.

Sono inoltre progettate le opere seguenti: tre gallerie, della lunghezza complessiva di m. 780; due Stazioni, una per Grignano e l'altra per Borgosesia; una fermata per l'abitato di Prato; 5 case cantoniere, 5 garette di guardia, e 15 passaggi a livello. —

Il tronco Sesto Campano-Venafro fa parte della linea Caianello-Isernia, della quale costituisce il secondo tronco. La sua lunghezza è di m. 5,788, e la medesima è ripartita in m. 5,188 di rette ed in m. 600 di curve, con raggio minimo di m. 400. La pendenza massima adottata è quella del 10 per mille.

Le opere d'arte, di luce inferiore a 5 metri, sono in tutte 40, e 8 sono quelle speciali, cioè: 4 di 5 m., 2 di 8, 1 di 10, ed 1 di 20.

É progettata una sola Stazione da servire per l'abitato di Venafro; e per l'alloggio del personale di guardia della strada, occorrono 4 case cantoniere ed una garetta.

La spesa totale prevista per il detto tronco ammonta a L. 675,000; e di queste, lire 509,000 rappresentano l'importo dei lavori da appaltare, e L. 166,000 quello delle espropriazioni e delle provviste di materiale di armamento e fisso, alle quali intende provvedere l'Amministrazione.

><

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 26 giugno al 1 luglio 1882.

Furono, fra gli altri, approvati:

Un progetto di appalto per la costruzione del tronco Romagnano Borgosesia, della ferrovia Novara-Varallo;

Un progetto di appalto per provvista di sviatoi occorrenti all'armamento dei tronchi Battipaglia-Ogliastro ed Ogliastro-Agropoli, della ferrovia Battipaglia-Castrocucco;

Un progetto per bonificamento di alcune cave d'imprestito e di terreni paludosi fra le Stazioni di Grossano e di Metaponto, della ferrovia Eboli-Metaponto;

Un progetto per riparazione di guasti prodotti da alluvioni nel tronco Croceferrata-Grotteria della strada provinciale di prima serie da Mongiana per Fabbrizia Croceferrata a Grotteria, in provincia di Calabria;

Un progetto per la sistemazione dell'argine destro di Adige da Volta Androna a Volta Campomarzo, nei Comuni di Badia Polesine e di Lendinara, in provincia di Rovigo;

Ed un progetto per costruzione dell'ultimo tronco della strada ausiliaria di bonifica lungo l'alveo dei Camaldoli, in provincia di Napoli.

Furono pure ritenuti meritevoli di approvazione un progetto di ferrovia da Cremona a Borgo San Donnino, ed uno schema di regolamento per la navigazione del Tevere da Roma alla foce del Canale di Fiumicino

><

Il Consiglio di amministrazione delle Ferrovie Romane, nell'ultima sua seduta, dopo aver trattato varii affari d'interna amministrazione, approvava:

1. I lavori seguenti:

a) Selciatura del piazzale esterno attiguo al prospetto della Stazione di Roma;

b) Aggiunta di un altro piano superiore al fabbricato per gli Ufficii merci in costruzione a Roma;

c) Costruzione e riparazione di pozzi e cisterne a Stazioni e case cantoniere.

2. Una Convenzione col sig. Luraghi per un binario industriale alla Stazione di Figline.

3. Una modificazione delle vigenti tariffe per il trasporto del filo di ferro e delle chioderie in partite di cinque e di otto tonnellate per vagone.

4. Una estensione di validità ai biglietti di andata e ritorno festivi.

5. L'acquisto di pietrisco e di piattaforme del diametro di m. 8.50.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie complementari del Regno — Il progetto di legge sulle tabelle di riparto delle somme per le ferrovie complementari del Regno, che fu già approvato dalla Camera dei deputati (come annunciammo nel precedente nostro numero), venne pure approvato dal Senato, senza discussione, nella seduta del 3 corr.

Ferrovia Roma-Napoli. — Nella seduta del 28 giugno p. p., la Camera discusse il progetto di legge, già da noi riferito, per la ferrovia direttissima Roma-Napoli.

La Commissione aveva proposto come emendamento che la detta ferrovia passasse per Gaeta

Capo presentò un contro-progetto per comprendere nella linea i due tronchi Velletri-Terracina e Sparanise-Gaeta.

Baccarini (ministro) rispose che null'altro ha proposto se non quanto stabilisce l'art. 34 della legge del 1879; la linea perciò dovrà congiungere i punti prossimi a Gaeta, ma non può accettare che si designi una linea Roma-Gaeta-Napoli. Se si deve costruire la più diretta possibile, non si debbono indicare che i punti estremi, cioè Roma e Napoli.

Dà poi le spiegazioni relative alla costruzione ed al coordinamento alla linea principale dei due tronchi proposti dall'on. Capo.

Dopo breve discussione, l'on. *Nicotera* propone che sia abbreviato il tempo in cui, non venendo affidato all'industria privata l'esercizio della rete, il Governo possa provvedere.

Grossi osserva che la linea nuova Roma-Napoli, congiungendosi alla vecchia, stabilisce a questa una concorrenza; propone perciò un emendamento, acciocchè il Ministro eseguisca sulla vecchia linea delle modificazioni per abbreviarne il corso e migliorarne le pendenze, e perchè entrambe le linee sieno ricongiunte, proseguendo una linea di 2ª categoria per Avezzano-Roccasecca sino a Formia e Gaeta.

Sorrentino svolge un emendamento per aggiungere un tronco di congiunzione diretta dalla nuova linea Roma-Napoli con la Maremmana verso Civitavecchia ed alla rettifica di quest'ultimo.

Baccarini dice le ragioni per cui non accetta nessuno degli emendamenti. Propone però, tenendo conto della osservazione Nicotera, che si dica invece che «entro l'anno 1883», piuttosto «entro il primo semestre del 1883».

Propone inoltre l'aggiunta del seguente articolo: «Il Governo è autorizzato ad intraprendere la costruzione dei tronchi della Roma-Napoli, comuni alle linee Velletri-Terracina e Sparanise-Gaeta, anche in pendenza della procedura relativa all'articolo 6 della legge del 1879».

Vengono quindi ritirati tutti gli emendamenti; ed è approvato l'art. 1° coll'aggiunta ministeriale, nonchè l'art 2° ed ultimo, il quale dispone che la linea Roma-Napoli sarà aperta col 1° dicembre 1886.

Allo scrutinio segreto, il progetto è approvato con 165 voti fav. contro 44.

Il progetto medesimo venne approvato anche dal Senato, senza discussione, nella seduta del 4 corr.

Strade ferrate Romane. — Togliamo dalla *Nazione* il seguente resoconto dell'adunanza generale degli azionisti tenutasi a Firenze il 28 giugno p. p.:

L'adunanza è aperta alle ore 12 1|2 pomeridiane, sotto la presidenza del senatore Edoardo Deodati, presidente della Commissione liquidatrice. Sono presenti i membri della Commissione ed i componenti all'antico Consiglio della Società.

Il Presidente ordina ai signori notari di dar lettura degli avvisi di convocazione inseriti nella *Gazzetta Ufficiale*.

Sono presenti n° 107 azionisti. Le Azioni rappresentate ascendono a n° 95,584, delle quali trentennarie 5,437, privilegiate 7,188, comuni 82,959, per un capitale di lire 47,792,000, aventi diritto a voti num. 9,507.

Il *Presidente*, dopo aver dichiarata legalmente costituita l'assemblea, dà lettura di un discorso diretto a spiegare le ragioni della presente convocazione.

Il signor *Motta* domanda la parola per interpellare il Presidente sopra lo stato e le condizioni della liquidazione.

Il *Presidente* prega il sig. Motta di non voler insistere nella sua domanda, perchè l'andamento e lo sviluppo delle operazioni dipendono da certi rapporti con le Amministrazioni governative, dei quali oggi è impossibile di dar conto. Soltanto il signor *Presidente* promette, a nome della Commissione, che non sarà perduto un minuto di tempo per porlo a profitto degli azionisti, i quali attendono da tanto tempo la liquidazione,

Il sig. cav. Giacomo *Motta*, come direttore dell'Unione delle Banche Piemontese e Subalpina di Torino, e come rappresentante alcuni azionisti, rispettando il riserbo del Presidente, raccomanda, anche a nome di tutti gli azionisti, alla Commissione di sollecitare, anche nei rapporti col R. Governo, la liquidazione. — E di questa domanda si prende atto.

Si passa all'adempimento di una formalità, resa necessaria dallo svolgimento della Società e dalla Convenzione di riscatto, che lascia alla Società delle Romane di restare in vita, ai soli effetti della liquidazione.

Si passa, cioè, all'approvazione dell'ultimo Bilancio al 31 dicembre 1881.

Invitati i sindaci nominati nell'ultima Assemblea generale della Società per esaminare e riferire sul Bilancio, il socio *Morghen* propone che si ometta questa lettura, essendo il rapporto pubblicato per le stampe e comunicato a tutti gli intervenuti. Approvata la proposta Morghen, il *Presidente* apre la discussione sul Bilancio.

Nessuno chiede la parola; e posta ai voti l'approvazione del Bilancio al 31 dicembre 1881, il Bilancio stesso è approvato all'unaminità.

Sulla proposta del socio *Lattis*, viene deliberato all'unaminità che sia assegnato il consueto onorario di lire 6,000, come negli anni decorsi, ai signori Sindaci.

Il *Presidente* domanda che l'Assemblea, al seguito dell'approvazione del Bilancio, e riconosciuto sciolto ogni vincolo sui depositi dei cessati amministratori, autorizzi la R. Amministrazione delle Romane a restituire i depositi. È approvato all'unaminità.

Si passa alla nomina dei due supplenti nella Commissione liquidatrice, in surrogazione del sig. capitano Pietro Dini rinunciatario, e del cav. Adolfo Brunicardi divenuto membro effettivo della Commissione, al seguito della rinunzia del comm. Niccolò Nobili.

Fatto dai signori notari lo spoglio delle schede, rimangono eletti e proclamati liquidatarii supplenti i signori:

Ettore Ravà con voti 8,775.
Cav. Giuseppe Peyron » 8,775.

Dopo di che, il *Presidente* ha dichiarata sciolta l'adunanza.

Ferrovia Viterbo-Roma. — La *Libertà*, del 29, è dolente di dover annunziare che ieri sera la Deputazione provinciale respinse la domanda del Comune di Viterbo per la costituzione del Consorzio promotore della ferrovia Viterbo-Roma.

La Deputazione non poteva fare diversamente, dacchè nella domanda del Comune mancavano gli estremi voluti dalla legge.

Ferrovie Varesine — La Deputazione provinciale di Como, nella seduta del 30 giugno, deliberò:

« Di approvare la proposta della Commissione incaricata di riferire sui progetti fatti per la esecuzione delle ferrovie Varesine, che sia preferito quello della Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche e Banca Generale di Roma a quelli del sig. Alberto Vaucamps e del sig. Antonio Mazzorin.

« Di autorizzare la stipulazione del contratto, alle condizioni risultanti dalle proposte delle Società preaccennate, definitivamente obbligatorie per le stesse, e salvo per la Provincia l'approvazione del Consiglio provinciale.

« Di riferire al Consiglio provinciale le ragioni che indussero la maggioranza a preferire le proposte delle Società suddette, e così pure le ragioni della minoranza per la preferenza da darsi alle proposte Vaucamps ».

Tramway Brescia-Montichiari-Castiglione. — Il 28 giugno p. p. s'inaugurò il nuovo *tramway* Brescia-Castiglione. In questa occasione non solo si trattava — dice la *Sentinella Bresciana* — di veder inaugurare una nuova linea di *tram*, ma di provare un nuovo sistema di armamento, accolto dal Ministero con diffidenza, e solo in via d'esperimento: il sistema Deserer e Batig.

L'inaugurazione riescì splendidamente; e dopo di essa fu spedito il seguente telegramma ai ministri Zanardelli, e Baccarini:

« Inaugurazione tranvia Brescia-Montichiari-Castiglione, sistema metallico Desseres e Batig, è riuscita perfetta. Entusiastica accoglienza dalle popolazioni. Festa splendidissima

« Intera comitiva manda a Vostra Eccellenza felicitazioni e augurii.

« *I Sindaci* Barbieri, Pastore, Poli, Pavia.

« *I deputati provinciali* Rosa, Pavoni. »

Tramways e ferrovie nella provincia di Milano. — Nella seduta del 30 giugno, al Consiglio provinciale di Milano si lesse la relazione della Deputazione provinciale sulla proposta di concessione alla Società Belga delle ferrovie secondarie per l'impianto ed esercizio di un *tramway* fra Milano, la Villa Reale presso Monza, e Maccherio.

L'on. *Massarani*, dopo molte considerazioni, propose la seguente mozione sospensiva.

« Il Consiglio invita l'onorevole Deputazione provinciale a completare l'istruzione della pratica relativa al progetto di *tram* Milano-Macherio coll'esame comparativo d'altro progetto di *tram* Cusano-Cinisello-Macherio-Carate-Seregno-Giussano, già appoggiato da formali deliberazioni di parecchi Comuni, delle quali sarà a prendere notizia ed a tener conto prima di addivenire ad una proposta finale, e passa all'ordine del giorno ».

Dopo lunga discussione, fu votata la sospensiva per tre mesi; e fu poi emesso un voto di pieno appoggio per la progettata ferrovia tra Besana (Brianza) e Monza.

Tramways nella provincia di Torino — La Deputazione provinciale, nell'adunanza del 22 giugno p. p., fra le altre sue deliberazioni, autorizzò condizionatamente la proroga fino al 15 luglio entrante per l'apertura dell'esercizio del *tramway* Santhià-Ivrea, mandando all'Ufficio di Ragioneria di rivedere e modificare la proposta tariffa per viaggiatori in base ai determinati criterii.

— L'ing. Perincioli, che ha ottenuto dal Consiglio provinciale la concessione del *tramway* a vapore da Torino a Leynì-Feletto-Rivarolo e Castellamonte, domanda ora al Municipio di Torino di prolungare la linea dalla cinta daziaria a piazza Milano.

La Giunta municipale ha notato che la nuova linea dovrebbe passare in mezzo a due isolati, in una tratta larga metri 11.70, nell'asse della quale trovasi il binario della linea tramviaria Piazza Castello-Barriera di Lanzo; che

nella stessa località deve trovare sede il binario della linea tramviaria dalla Stazione di Ciriè alla via S. Secondo; e che il passaggio ristretto si riproduce sul ponte Mosca. Ha quindi deliberato di proporre al Consiglio comunale di decidere che si accolga la richiesta-Perincioli, ove si possano superare le difficoltà che s'incontrano, limitando, ove ne sia il caso, la concessione alla piazza dei Molini, od altro punto della piazza Emanuele Filiberto, o in altro sito da destinarsi.

— Il direttore della Compagnia dei *tramways* piemontesi ha presentato al Municipio un progetto tendente a prolungare la linea del *tramway* Torino-Carmagnola da piazza Nizza al Corso Vittorio Emanuele. La Giunta municipale ha deliberato potersi, in massima, autorizzare il prolungamento del *tramway* Carignano-Torino lungo la via Nizza sino all'incontro del Corso Vittorio Emanuele II; salvo a stabilire gli obblighi di costruzione e d'esercizio, quando la Società concessionaria presenterà il progetto dettagliato di esecuzione, e siano risolte e soddisfatte le condizioni e riserve avanti spiegate.

Ad ogni buon fine, la Giunta ha rassegnato anche questa deliberazione al Consiglio comunale oggi convocato.

Scontro alla Stazione di Venezia — La *Venezia* così narra una disgrazia avvenuta venerdì sera nella Stazione di quella città:

Il treno Belpaire, in arrivo a Venezia da Treviso alle 8.05 pom., aveva già oltrepassato il disco d'ingresso alla nostra Stazione, quando una macchina di manovra, uscendo a tutto vapore dal binario della Stazione marittima, venne in quello del detto treno, e lo investì così fortemente, che tutti i viaggiatori per l'urto caddero gli uni sugli altri, riportandone leggiere contusioni.

Riportarono lesioni più sensibili sei soli viaggiatori — un maggiore di linea, un ufficiale dei carabinieri, il signor Ettore Levi, una donna di Burano, che fu condotta allo ospedale, un ragazzo ed un altro signore.

Però, meno quella della donna, le ferite degli altri non presentano gravità di sorta.

Del personale ferroviario rimasero feriti il capo-conduttore del treno Belpaire, il guarda-freno e il macchinista dello stesso. Anch'essi però non molto gravemente.

Le carrozze del Belpaire furono ridotte in istato compassionevole.

Venne subito ordinata un'inchiesta sulle cause del disastro e per istabilirne la responsabilità. Frattanto il conduttore della macchina di manovra venne arrestato.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie svizzere. — Ecco il testo del decreto federale di proroga di termini per il *tramway* a vapore da Ponte Tresa al confine italiano presso Fornasette (Luino):

« L'Assemblea federale della Confederazione svizzera,

« Vista la domanda della Banca della Svizzera Italiana, a Lugano, del 1° giugno 1882;

« Visto il messaggio del Consiglio federale del 16 giugno,

Decreta:

« 1. I termini previsti all'articolo 5 della concessione di un *tramway* a vapore da Ponte-Tresa al confine italiano presso Fornasette (Luino) del 20 gennaio 1882 (R. Off. delle ferrovie, N. S. VII. 8), per la presentazione dei documenti tecnici e finanziarii, non che degli statuti della Società da costituirsi, sono prolungati di sei mesi, ossia fino al 1° dicembre 1882; ed il termine per l'incominciamento dei lavori di sterro su detta linea è prorogato fino al 1° gennaio 1883.

« 2. Il Consiglio federale è incaricato della esecuzione del presente decreto ».

Ferrovie in Serbia. — La Skupcina ha votato, nel 29 giugno p. p., un ordine del giorno, che approva la nuova Convenzione delle ferrovie come conforme alla legge e vantaggiosa allo Stato.

Tunnel sotto la Manica. — Si ha da Londra, 30 giugno:

La Compagnia del tunnel sottomarino della Manica ha comunicato al ministro Gladstone le risoluzioni da essa adottate il 23 giugno.

La Compagnia prega il Governo di decidere se il tunnel costituisce un pericolo nazionale. In questo caso, essa sarebbe pronta a convocare gli azionisti per chieder loro che l'impresa venga abbandonata.

Tramways di Edimburgo — I *tramways* della città di Edimburgo hanno incominciato con successo il loro servizio con apparecchi ad aria compressa, del sistema del colonnello Beaumont, inventore dei perforatori col mezzo dei quali sarà forato il tunnel della Manica, e che sono parimenti fatti agire ad aria compressa. La pressione è spinta a 68 atmosfere, cioè più del doppio di quella adoperata nei *tramways* dall'Etoile al ponte di Neuilly in Parigi. I serbatoi in latta d'acciaio, d'uno spessore di 23 a 24 millimetri, sono costruiti per sopportare una pressione di 100 atmosfere.

Secondo i risultati delle ultime esperienze, ogni metro cubo d'aria compressa a 68 atmosfere può, nel discendere nel motore Beaumont, trasportare una tonn. a 150 chilom.

Disastri in Inghilterra. — Ecco, secondo i giornali inglesi, la statistica dei morti e dei feriti negli scontri ferroviarii succeduti nel Regno Unito nell'anno 1881. In quell'anno morirono 42 persone, e 1161 vennero ferite per accidenti di ogni genere. Dei 42 morti, 23 erano passeggieri e 18 impiegati nelle ferrovie; e dei feriti, 963 erano passeggieri e 168 impiegati od inservienti. Nel 1880 i morti furono 51 e i feriti 1023.

Disastro in America. — Si ha da New-York, 1°: Ieri il treno proveniente da Logbranch e diretto a New York uscì dalle rotaie. La macchina, che correva a tutto vapore, trascinò i primi vagoni in un canale, dove si sprofondò. Vi erano quattro piedi d'acqua.

Vi sono stati cinque morti, e molti feriti gravemente.

Nel treno si trovava il generale Grant. Sebbene il suo vagone seguisse la macchina nell'acqua, pure egli ne sortì illeso.

Notizie Diverse

Lavori edilizii in Roma. — La *Libertà*, del 28 giugno, scrive:

Da ieri sera, Roma ha il suo piano regolatore, piano grandioso che, una volta compiuto, farà della nostra una delle più grandi e più belle Capitali di Europa, nella quale tutte le comodità della vita moderna andranno unite a tante bellezze artitische ed a tali grandiosi monumenti, che Roma dovrà essere la meta di tutti i viaggiatori di buon gusto.

La discussione, con cui ieri sera il Consiglio comunale chiuse l'esame del piano regolatore, fu breve, ma importante. Essa si aggirò principalmente sull'allargamento a 12 metri del Corso.

L'allargamento di via dalle Convertite a via Cacciabove, non incontrò nessuna difficoltà. La sua necessità è tanto evidente, che nessuno poteva contrastarla in alcun modo. La discussione si fece viva allorchè si trattò del taglio del palazzo Piombino, combattuto vivamente dal consigliere Lavaggi. Ad onta però di questa opposizione, il taglio fu approvato, ed il Corso verrà allargato da via delle Convertite al vicolo Rosa.

Del pari fu approvata la demolizione del Ghetto, da sistemarsi per un piccolo quartiere, senza le grandi strade di accesso che avrebbe reclamato la costruzione in quella località del Palazzo di giustizia, anzichè ai Prati di Castello.

Approvato altresì l'allargamento dell'ultimo tratto di via Giulio Romano e via Macel de Corvi, fu discusso intorno alla necessità di dotare Roma di una grande passeggiata pubblica, e venne adottata la proposta che si facesse fuori

di Porta del Popolo. Il consigliere Malatesta raccomandò che si facessero anche delle passeggiate interne, degli *squares;* ed il ff. di Sindaco assicurò che la passeggiata esterna non avrebbe impedite quelle interne.

Messo quindi ai voti il piano regolatore per intero, fu approvato; e del pari furono approvati dei voti di plauso a tutti coloro che ebbero parte nella preparazione di questo piano.

Il consigliere Trocchi, assessore per l'edilizia, annunziò poi che la Giunta intende presentare subito un progetto dei lavori che si vogliono iniziare senza ritardo, per proseguirli poi alacremente.

— Lo stesso giornale dice:

Appena ricevuto dalla Prefettura il verbale d'approvozione della seduta del Consiglio comunale, nella quale fu definitivamente approvato il piano regolatore della città, la Giunta curerà l'esposizione al pubblico di tutti i disegni e di tutti i progetti. Questa esposizione verrà probabilmente fatta nel palazzo dei Conservatori al Campidoglio, e durerà una quindicina di giorni.

Approvato il piano regolatore dal Governo, mediante Decreto Reale, in un mese l'Ufficio legale del Municipio dovrà intimare a tutti i singoli interessati proprietarii l'avviso, che nei 25 anni concessi dalla legge la loro proprietà dovrà subire quelle modificazioni che sono indicate nel piano.

L'Ufficio legale avrà un bel da fare, poichè si tratta d'intimare qualche migliaio e migliaio d'atti in un solo mese.

— L'*Opinione* scrive a tale proposito:

In Consiglio si è chiusa la grossa discussione sul piano regolatore, riconosciuto da tutti opera d'arte pregevolissima e che onora grandemente l'ingegnere Viviani, la Giunta, la Commissione presieduta dall'on. Vitelleschi, che lo hanno studiato e difeso con tanta premura e competenza.

Il duca Torlonia, ff. di sindaco, ha fatto assai bene le sue prime armi, in momenti difficilissimi, e tutti vedono in lui un giovine che ha innanzi a sè un brillante avvenire.

Trecento milioni, allo stato attuale delle finanze comunali, sono un carico impossibile; ma può benissimo incominciarsi con cento. Giunta e Consiglio faranno certo il meglio per Roma, senza però precipitare la città in avventure senza uscita. Ardire e prudenza devono essere la divisa della nostra Amministrazione.

— Il *Popolo Romano* aggiunge che dal Consiglio comunale venne votato un compenso di L. 30,000 all'ingegnere Viviani pei lavori del piano regolatore.

Progetti e edilizii a Napoli. — I giornali di Napoli annunciano che un gruppo composto del ceto bancario di quella città ha posto la sua firma a piede d'una lettera aperta indirizzata al Municipio dall'ingegnere-architetto Alfredo Cottrau; dichiarando il gruppo suddetto essere pronto a costituire un capitale di L. 30,000,000 pei lavori necessarii a creare il nuovo rione e la galleria *Umberto I*, proposti dall'ing. medesimo.

Antecedentemente al progetto Cottrau, altri disegni per l'edificazione di una Galleria in Napoli furono presentati al Municipio; ma, per quanto si sappia, il solo disegno Cottrau è appoggiato da una combinazione finanziaria ed incontra la pubblica ammirazione.

È un progetto veramente grandioso, degno di essere accolto e studiato con particolare cura e simpatia.

Porto di Livorno. — Scrivono da quella città, 24:

La Camera di commercio, accettando intieramente le proposte fattele dalla Commissione mista per lo studio dei progetti di nuovi bacini di carenaggio, ha deliberato di domandare e d'insistere presso il Governo, affinchè la città di Livorno venga arricchita di un nuovo bacino di carenaggio, atto a contenere le più grandi navi moderne, da costruirsi nella località del fosso della Sassaia, impiegando all' uopo le somme stanziate nei bilanci dello Stato per il prolungamento del bacino esistente, riconosciuto dannoso alla città, inutile alla marina mercantile, compromettente per lo Stato.

La Commissione non ha esitato a proporre, quando fosse assolutamente necessaria all'attuazione dei suoi progetti, la distrazione delle somme stanziate per la costruzione di una diga alla Vegliaia, benchè ritenga necessaria e indispensabile questa opera, e deplori che il Governo ne abbia rimandata la costruzione al 1890.

Società industriali ed istituti di credito. — Con R. Decreto del 1° giugno p. p. (*Gazz. Uff.* del 27), la Società anonima per azioni al portatore, sedente in Milano col titolo di *Cotonificio Lombardo*, col capitale nominale di L. 500,000, diviso in 1200 Azioni da L. 250 ciascuna, e colla durata di 25 anni decorrendi dalla data del presente decreto, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto con modificazioni.

— Con R. Decreto di egual data (*Gazz. Uff.* del 28), la Società anonima per azioni nominative sedente in Vicenza col titolo di *Società per case operaie in Vicenza*, col capitale nominale di L. 40,000, diviso in 2000 Azioni da L. 20 ciascuna, e colla durata di 50 anni decorrendi dalla data del presente decreto, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto.

Servizio postale. — Dal 1° luglio corr. l'Uffizio postale italiano di Tripoli di Barberia, è autorizzato al servizio dei pacchi. Gli Uffizii postali potranno quindi accettare pacchi a destinazione di Tripoli di Barberia, alle stesse condizioni di quelli diretti nell'interno del Regno, colla differenza che alla tassa di centesimi 50 dovrà aggiungersi quella marittima di centesimi 25.

La tassa adunque da riscuotersi in Italia per ogni pacco diretto a Tripoli di Barberia resta fissata a centesimi 75.

Ogni pacco dovrà inoltre essere accompagnato da due dichiarazioni in Dogana, scritte in lingua italiana o francese.

La spedizione dall'Italia si effettua unicamente per la via della Goletta, a mezzo dei piroscafi postali italiani in partenza da Cagliari ogni domenica e da Palermo ogni martedì sera, con prosecuzione dalla Goletta ogni giovedì alle 4 pomeridiane, per cui l'arrivo a Tripoli segue alla domenica mattina di ogni settimana.

Ufficii telegrafici. — Il 24 giugno p. p., in Sant'Antioco provincia di Cagliari), ed il 1° corr. in Madesimo, frazione del Comune d'Isolato (prov. di Sondrio), ed in Sclafani (prov. di Palermo) è stato aperto un Ufficio telegraffco governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Officina telefonica. — Scrivono da Napoli, 27 giugno, alla *Persev.*:

Col 1° del prossimo luglio sarà trasferita da Roma a Napoli l'officina di costruzione della *Società generale dei telefoni ed applicazioni elettriche;* e sarà anche creata qui prossimamente dalla stessa Società un'officina, che credo sarà la prima in Italia, per gli esperimenti pratici della illuminazione elettrica su larga scala. Qnesta Società, per opera dell'ing. Planta, suo capo tecnico in Milano, è riuscita già ad emanciparsi dall'estero per tutto quel che riguarda l'esercizio dei telefoni.

Batteria fluttuante. — La celebre officina Krupp, d'Essen, si è fatta brevettare per un nuovo sistema di batteria fluttuante, destinata alla difesa delle coste ed anche dei fiumi e loro imboccature. Ciò che essa ha di speciale è la sua immobilità assoluta durante il tiro. Sotto il batetello trovasi un carico di zavorra, la cui manovra permette di regolare l'altezza della linea di fluttuazione, secondo le necessità del tiro.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii non furono neppur essi, nella scorsa settimana, salvi dal ribasso, per quanto l'esiguità del mercato a loro riguardo li tenesse fuori dalla corrente. Le Azioni della Società delle Meridionali da 473 scesero a 470; le Obbligazioni relative a 276.50; i Boni a 552. Le Sarde, della serie A, rimasero nominali sul 272; la serie B sul 275.50; le nuove su

271. Del pari le Pontebbane segnate per memoria a 437; le Palermo-Trapani, 1ª emissione, a 276; quelle di 2ª emissione a 271; le Meridionali austriache a 294; le Azioni Ferrovie Romane a 152.

E la Borsa di Parigi non tenne meglio le Azioni Lombarde a 280; le Obbligazioni a 287 e 286; le Vittorio Emanuele a 274; le Azioni Ferrovie Romane a 148 e 149; non quotate le Obbligazioni relative. E, per rispetto a queste Obbligazioni, la Camera sindacale dagli agenti di cambio di Parigi ha pubblicato nei giorni scorsi un avviso, in cui si dice che « per ordine del Ministro delle finanze, le Obbligazioni delle Ferrovie Romane cesseranno di essere negoziabili alla Borsa di Parigi, a partire dal giorno 29 giugno u. s. ».

CONVOCAZIONI.

Società generale per le Ferrovie complementari — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 8 corr. in Roma (via di Pietra, 70), per la nomina del 15° membro del Consiglio d'amministrazione.

Società concessionaria della ferrovia da Alessandria e Novi a Piacenza — Gli azionisti sono riconvocati in assemblea generale pel giorno 15 corr. in Torino, sede sociale.

Società concessionaria della ferrovia da Torino a Cuneo e Saluzzo — Gli azionisti sono riconvocati in assemblea generale pel giorno 15 corr. in Torino, sede sociale.

PAGAMENTI e DIVIDENDI.

Navigazione generale italiana (Società riunite Florio e Rubattino) — Dal 30 giugno p. p., presso la Società di Credito Mobiliare Italiano in Roma, Firenze, Genova e Torino, e presso le altre Banche autorizzate, si pagherà la cedola N. 17 delle Obbligazioni R. Rubattino e C., per il trimestre scadente il 30 detto mese, in L. 15 in oro per le Obbligazioni tipo oro, ed in L. 15 in moneta legale per quelle create in tale moneta.

Società delle Ferrovie italiane — Dal 1° corr., presso la Banca Generale in Roma, si pagheranno gli interessi semestrali 5 0[0 sulle L. 125 versate.

Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche — Dal 1° corr., presso la sede sociale in Padova (via Eremitani, 3306), si pagheranno agli azionisti L. 12, cioè L. 8.75 a saldo dividendo 1881, e L. 3.25 per interessi 1° semestre 1882, per ogni Azione liberata del 5° decimo.

Società generale per le Ferrovie complementari — Dal 1° corr., presso il Banco di Roma (Corso N. 337) si pagano gl'interessi 1° semestre 1882 in L. 2.50 per Azione.

Strade ferrate del Sud dell'Austria — Dal 1° corr., presso Antonio Cerasi (Roma, via Babuino, 5), per incarico ricevuto dalla Società delle Strade ferrate del Sud dell'Austria, sono pagabili i cuponi delle Azioni Lombarde (dividendo dell'esercizio 1881 in fr. 4 per Azione) ed i cuponi delle Obbligazioni Lombarde scadenti il detto giorno.

Banco di Roma — Dal 1° corr. si pagano gl'interessi 5 p 0[0 in L. 6.25, scadenti il 30 giugno p. p., presso la sede del Banco in Roma (Corso, 337).

Ferrovia d'Ivrea — Dal 3 corr. si paga agli azionisti il dividendo 1° semestre 1882 in L. 10 per Azione, presso la Società Generale di Credito Mobiliare.

Società Italiana per Condotte d'acqua — Dal 3 corr., si pagherà agli azionisti il 1° semestre interessi 1882 in L. 6.25 per Azione, e dividendo 1881 in L. 1.75 per Azione: in Roma, presso la sede sociale; in Torino, U. Geisser e C.; in Parigi e Lione presso il Crédit Lyonnais.

VERSAMENTI

Società Ligure-Lombarda per la raffinazione degli zuccheri — Gli azionisti sono invitati al versamento del 6° decimo sulle Azioni di nuova emissione in L. 25 per Azione, sotto deduzione del semestre d'interessi scaduto il 30 giugno p. p. in L. 7.50. Versamenti in Genova presso la sede sociale, in Milano presso Carlo Erba, in Roma presso Aless. Centurini.

Avvisi d'Asta

Il 13 corrente, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della provvista di 22.500 chilogr. di acciaio fuso in verghe, per il complessivo importo di L. 19,195. Consegna entro 70 giorni in due rate uguali: la prima entro 40 giorni, e la seconda entro 30. Deposito cauzionale L. 2,000 in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria del Laboratorio di precisione in Torino, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di chilog. 5,000 di rame in verghe, del complessivo importo di L. 15,000. Consegna entro 40 giorni. Deposito cauzionale L. 1,500 come sopra.

— Il 14 detto mese, presso la Prefettura di Ferrara, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di completamento della difesa della golena fronteggiante le Coronelle Riminalda e Capo d'argine, della lunghezza di m. 279, per il presunto importo di L. 62,380. Lavori da eseguire entro 50 giorni dalla consegna. Deposito interinale L. 3,000

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di 25,350 chilog. di acciaio fuso in lamiera e diverso, per il complessivo importo di L. 13,242. Consegna entro 50 giorni. Deposito interinale L. 1,400 in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione suddetta, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di chilog. 45,890 di ferro in filo, lamiera o verghe, per la complessiva somma di lire 20,904. Consegna entro 70 giorni. Deposito cauzionale L. 2,100.

— Il 15 detto mese, presso la Prefettura di Campobasso, si terrà una seconda asta (deserta la prima) per l'appalto della costruzione del ponte in muratura sul fiume Biferno, in contrada Gravellina, con muro d'accompagnamento ad arco e pilastri, dalla lunghezza di m. 171.50, per la complessiva somma di L. 143,000. Lavori da eseguire entro 3 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 7,150, cauzione definitiva L. 14,700, ambidue in contanti o rendita D. P.

— Il 17 detto mese, presso la Prefettura di Messina, si terrà una seconda asta (deserta la prima) per l'appalto della costruzione della traversa nell'abitato di San Fratello, sulla strada provinciale da Sant'Agata per San Fratello Cesarò alla nazionale Termini-Taormina, per il presunto importo di L. 41,100. Lavori da eseguire entro 8 mesi dalla consegna. Deposito interinale L. 2,000, cauzione definitiva mediante un supplente o fideiussore.

— Il 19 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Terni, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di chilog. 80,000 di ferro in verga sagomato, per il complessivo importo di L. 48,000. Consegna entro 40 giorni. Deposito cauzionale L. 4,800 in contanti o rendita D. P.

— Il 20 detto mese, presso il Municipio di Genga (prov. di Ancona), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione, tanto della strada comunale obbligatoria detta di Genga, dall'abitato del Comune alla provinciale Sentina, della lunghezza di metri 1,562, quanto del tronco di m. 1,576 88 da San Vittore alla provinciale Clementina, presso S. Fiorano, della strada comunale obbligatoria detta di Pierosara, per la complessiva somma di L. 52,099.96, cioè L. 13,602.81 per la strada di Genga, e L. 38,457.15 per la strada di Pierosara. Deposito interinale L. 2,680.

Appalti deliberati.

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto, per conto del Ministero dei lavori pubblici, la fornitura di un gran ponte sul Tevere, con fondazioni ad aria compressa, per la ferrovia Viterbo-Attigliano.

G. PASTORI *Direttore-proprietario, responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

PRODOTTI APPROSSIMATIVI MENSILI

di marzo 1882
e confronto coi definitivi di marzo 1881.

	1882	1881	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio	3.571	3,567	4	—
Media in esercizio	3.571	3,567	4	—
Viaggiatori	3,277,153.85	3,209,281.55	67,872.30	—
Bagagli e cani	153,874.64	145,801.23	8,073.41	—
Merci a grande velocità	851,722.80	831,204.57	20,518.23	—
Merci a piccola velocità	5,318,689.54	4,690,022.44	628,667.10	—
Totale dei prodotti ferroviari	9,601,440.83	8,876,309.79	725,131.04	—
Navigazione sul lago di Garda	9,187.65	8,966.45	221.20	—
Totale del mese	9,610,628.48	8,885,276.24	725,352.24	—

PRODOTTI *dal* 1° *gennaio al* 31 *marzo.*

	1882	1881	AUMENTO	DIMINUZIONE
Viaggiatori	8,848,375.45	8,362,618.39	485,757.06	—
Bagagli e cani	374,073.13	342,811.23	31,261.90	—
Merci a grande velocità	2,282,899.71	2,223,822.30	59,077.41	—
Merci a piccola velocità	14,240,746.44	12,918,273.40	1,322,473.04	—
Totale dei prodotti ferroviari	25,746,094.73	23,847,525.32	1,898,569.41	—
Navigazione sul lago di Garda	23,880.70	22,954.70	926.—	—
Totali dal 1° gennaio	25,769,975.43	23,870,480.02	1,899,495.41	—

PRODOTTI *per chilometro (esclusa la navigazione)*

	1882	1881	DIFFERENZA in confronto col 1881	Per cento
Prodotti del mese di marzo	2,688.73	2,488.45	+ 200.28	+ 8.05
Prodotti totali	7,209.77	6,685.60	+ 524.17	+ 7.84

Strade Ferrate Meridionali

23ª Settimana. — *Dal* 4 *al* 10 *giugno* 1882.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1882	1,539.—	458,576.75	297.97
Settimana corrisp. nel 1881.	1,446.—	441,049.80	305.01
Differenze nei prodotti della settimana 1882.	+ 93.—	+ 17,526.95	— 7,04
Introiti dal 1° gennaio 1882	1,518.39	10,117,596.46	6,663 37
Introiti corrisp. nel 1881	1,446.—	10,456,938.65	7,231 63
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1882	+ 72.39	— 339,342.19	— 568.26
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1882.	1,338.—	227,249.61	169.84
Settimana corrisp. nel 1881.	1,304.29	208,363.61	159 75
Differenze nei prodotti della settimana 1882	+ 33.71	+ 18,886.—	+ 10.09
Introiti dal 1° gennaio 1882.	1,338.—	5,098,534.45	3,810.56
Introiti corrisp. nel 1881.	1,280.98	5,011,147.26	3,911.96
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1882	+ 57.02	+ 87,387.19	— 101.40

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di aprile 1882
(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	30,284,48	11,713,14	9,069,96
Piccola Velocità	10,387,35	562,60	4,229,62
Totali	40,671,83	12,275.74	13,299,58

Strade Ferrate Romane

14ª Settimana — *Dal* 2 *all'*8 *aprile* 1882.
(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana.	1,681	646,409.74	20,050.95
Settimana corrisp. del 1881.	1,681	647,223.57	20,076.14
Differenza in più	—	—	—
Differenza in meno	—	813.83	25.19
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio all'8 aprile 1882	1,681	8,159,235.50	18,077.92
Periodo corr. 1881	1,681	8,377,207.16	18,560.87
Aumento	—	—	—
Diminuzione	—	217,971.60	482.95

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti del mese di dicembre 1881.
(depurati dalle tasse governative).

QUALITA' DEI TRASPORTI	LINEA VICENZA-SCHIO Importo	LINEA TREVISO-VICENZA e PADOVA-BASS. Importo	LINEA CONEGLIANO-VITTORIO Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori	9,319.09	32,327.74	3,791.01	45,437.84
Bagagli e cani	109.76	535.22	78.91	723.92
Merci a grande vel.	1,069.45	5,006.78	2,077 25	8,153.48
Merci a piccola vel.	10,914.96	31,205.73	2,726.30	44,816.99
Introiti diversi	533.58	1,020.07	381.58	1,935.23
Totale	21,946.84	70,095.54	9,055 08	101,097.46

PROVINCIA DI TORINO

DEPUTAZIONE PROVINCIALE

AVVISO DI SECONDO INCANTO

Essendo andato deserto il primo incanto stato pubblicato con avviso d'asta in data 10 Giugno corrente, si fa noto al pubblico che nel giorno di sabbato 8 Luglio prossimo alle ore 11 antim. in Torino nel Palazzo in Piazza Castello ove hanno sede gli Uffizi della Provincia, avrà luogo il secondo incanto per l'appalto della provvista e manutenzione per un novennio del mobilio occorrente nelle Caserme dei Reali Carabinieri poste nei Comuni dei Circondari di Torino, Pinerolo e Susa (escluse quelle situate nell'interno della Città di Torino) in ragione di cent. 22 al giorno per cadun uomo, sì di cavalleria che di fanteria, permanente nelle rispettive stazioni.

Il prezzo d'appalto annuale è presunto in L. 20,000.00 e la sua aggiudicazione seguirà col metodo dei partiti segreti.

Si farà luogo a deliberamento qualunque sia il numero dei concorrenti e delle offerte, ed i termini fatali per la diminuzione non minore del ventesimo sul prezzo di Appalto deliberato, scadranno il 15 Luglio suddetto alle ore 11 antim.

In mancanza assoluta di oblatori potrà essere presentata offerta privata da sottoporsi alla Deputazione Provinciale.

L'Appalto avrà principio il 1.° Gennaio 1883, e termine il 31 Dicembre 1891, e per ogni altra condizione e schiarimento sono visibili presso gli Uffizi della Provincia i quaderni d'oneri che regolano l'Appalto.

Il deposito provvisorio a guarentigia dell'asta da farsi un'ora prima dell'incanto presso la Banca Nazionale nella Cassa della Provincia è stabilito in L. 2,000.00 e la cauzione definitiva in L. 15,000.00.

Torino, addì 26 Giugno 1882.

PER LA DEPUTAZIONE PROVINCIALE

Il Segretario Capo della Provincia
C. BACCALARIO.

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE

STRADE FERRATE MERIDIONALI

Si notifica ai signori portatori di *Buoni in Oro*, che le sottoindicate Casse sono incaricate di eseguire, a partire dal 1° luglio prossimo, il *pagamento* della

Cedola XXV di L. 15 in oro,

per il semestre d'interessi scadente il 30 giugno corrente, nonchè il *rimborso* in L. 500 in oro dei *Buoni estratti nel XXIV sorteggio*, avvenuto il 1° maggio decorso:

a **Firenze** la Cassa Centrale della Società.
» **Ancona** id. dell'Esercizio id.
» **Napoli** id. id. id.
» **Milano** il signor Giulio Belinzaghi.
» **Torino** la Società Generale di Credito Mobiliàre Italiano.
» **Roma** id. id. id. id.
» **Genova** Cassa Generale.
» **Livorno** Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
» **Parigi** Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.
» **Ginevra** id. id.

Firenze, 20 giugno 1881.

LA DIREZIONE GENERALE.

TORINO — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, Via Finanze, 13.

ANNO XV. Mercoledì 12 Luglio 1882. N. 28.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO.

I signori associati, il cui abbonamento è scaduto colla fine del testè spirato semestre, sono vivamente pregati di rimettere direttamente alla Amministrazione del giornale l'importo della rinnovazione con biglietti consorziali in lettera raccomandata, oppure con vaglia postale.

La scrivente non si tiene garante degli abbonamenti fatti per mezzo d'intermediarii.

L'AMMINISTRAZIONE.

STRADE FERRATE MERIDIONALI

RELAZIONE *del Consiglio d'amministrazione all'Assemblea generale ordinaria del* 15 *giugno* 1882.

(Continuaz. — V. num. 27).

V. *Prodotti dell'esercizio della Rete Meridionale* (seguito).

Nel 1881 si trasportarono a piccola velocità merci . . . . quint. 11,867,735
nel 1880 invece . . . . » 11,547,439

laonde in più . . . . quint. 320,296
ossia il 2.77 per cento.

Il prodotto complessivo fu nel 1881
di L. 10,228,641 96, e per quintale di . . . . . L. 0.862
nel 1880 era stato
di » 10,566,877.43, e per quintale di. . . . . » 0.915
risulta la diminuzione

di L. 338,235.47, ossia di quasi il 3 p. cento

nel prodotto complessivo, e di . . . . L. 0.053

ossia di quasi il 6 per cento nel prodotto di ogni quintale trasportato.

Considerando le distanze percorse, osserviamo che, mentre nel 1880 si erano avute . . . . tonn.-chil. 177,642,280
nel 1881 non si ebbero che . . » 168,164,214

quindi diminuzione di . . . . tonn.-chil. 9,478,066

vale a dire del 5.34 per cento.

Le quantità in più e in meno trasportate per ciascuna specie di mercanzie si rilevano dal quadro che segue:

SPECIFICAZIONE delle Mercanzie	QUANTITA' trasportate nel 1881 — Quintali	Aumento	Diminuz.
		sui trasporti fatti nel 1880 — Quintali	
Bevande e spiriti	707,283	»	142,417
Bitume e pece	33,762	10,340	»
Cereali	4,458,210	»	288,316
Colori e materie coloranti	43,489	7,232	»
Combustibili { Carboni fossili . . .	403,611	46,577	»
Combustibili { Carboni vegetali, legna da ardere . .	331,135	»	13,261
Concimi	26,132	»	673
Derrate { Alimentari	429,514	22,500	»
Derrate { Coloniali	52,236	3,191	»
Filati e tessuti	172,775	16,902	»
Materiali da costruzione { Legnami	595,281	»	19,228
Materiali da costruzione { Tufi, lava greggia, pietra, ecc.	1,205,726	45,477	»
Materie tessili greggie	146,116	29,852	»
Metalli { greggi	137,165	22,797	»
Metalli { lavorati	111,904	»	10,120
Minerali e prodotti minerali . . .	483,236	63,429	»
Prodotti animali	50,033	7,943	»
Prodotti chimico-industriali	54,314	3,682	»
Prodotti e materie grasse	314,179	118,735	»
Prodotti vegetali	322,582	»	31,482
Stampati e carta	43,018	6,985	»
Stoviglie, vetrerie e terre cotte . .	68,513	13,989	»
Stracci ed avanzi	800,741	393,696	»
Trasporti per conto dello Stato .	579,051	19,448	»
Merci diverse	297,726	»	6,962
Totali	11,867,735	832,755	512,459
Risulta a vantaggio dell'anno 1881 quintali . .		320,296	

Le diminuzioni hanno colpito principalmente i *cereali*, le *bevande e spiriti*, poi i *prodotti vegetali*, i *legnami da costruzione*, i *combustibili non fossili*, i *metalli lavorati*, le *merci diverse*, e in piccola misura i *concimi*.

Tutte le altre categorie presentano aumenti; e i principali sono dati dagli *stracci ed avanzi*, che hanno ricuperato più di quanto non avessero perduto nel precedente esercizio; poi dai *prodotti e materie grasse*, dai *minerali e prodotti minerali*, dai *carboni fossili*, dalle *pietre da costruzione*, dalle *materie tessili greggie*, dai *metalli greggi* e dalle *derrate alimentari*.

Degli aumenti notati nella categoria degli *stracci ed avanzi*, tra i quali primeggiano le sanze, e in quella dei *prodotti e materie grasse*, trovasi la ragione nella raccolta più abbondante delle olive avuta nel 1881, rispetto a quella scarsissima del 1880; come la ragione della diminuzione nei trasporti dei cereali sta essenzialmente nella cessata importazione dall'estero del granturco.

Passando, giusta il consueto, in rassegna le Stazioni che diedero il maggior contributo di trasporti, trovasi che nella categoria *cereali* primeggiano:

In partenza: Foggia per tonn. 73,694; S. Severo per tonn. 22,732; Bologna (transito) per tonn. 32,107; Napoli per tonn. 21,679; Termoli per tonn. 16,781; Ravenna per tonn. 7,478; Imola per tonn. 3,776 (riso); — *in arrivo:* Torre Annunziata tonn. 47,399; S. Giovanni a Teduccio tonn. 42,311; Bologna (transito) tonn. 39,911.

Nella categoria delle *pietre da costruzione* si segnalarono; — *in partenza:* Imola per tonn. 11,485; Palagianello tonn. 9,005; Bisceglie tonn. 8,949; Torre Annunziata tonn. 8,036; Maddaloni tonn. 5,565; — *in arrivo:* Lugo per tonn 8,820; Brindisi (Stazione) tonn. 7,233; Aversa tonn. 6,903; Cerignola tonn. 6,146; Bagnacavallo tonn. 6,273; ed Eboli (transito) tonn. 5,283.

Nei trasporti degli *stracci ed avanzi*, le Stazioni di maggior traffico furono: — *in partenza:* Bari per tonn. 8,190; Ostuni tonn. 4,636; Lecce tonn. 3,806; Squinzano 3,627; Maglie 3,397; Trepuzzi 3,219; Fasano 2,521; Monopoli 2,540; Bologna (transito A. I.) tonn. 971; Falconara (transito R.) 773; Salerno 727; — *in arrivo*: Bari per tonn. 13,196; Molfetta 10,722; Brindisi (Stazione) 10,708; Monopoli 4,281; S. Giovanni a Teduccio 3,124; Trani 2,914; poi vengono Caserta (transito R.), Bologna (transito A. I.), Napoli (Stazione), Forlì e Frattagrumo, che ricevettero dalle 1,200 alle 1,800 tonn. ognuna.

Le Stazioni che più si segnalarono nei trasporti di *bevande e spiriti*, furono: — *in partenza:* Barletta per tonn. 12,554; Benevento per tonn. 5,249; Popoli 3,762; Trani 3,243; Castellammare 2,352; S. Giovanni a Teduccio 1691; Napoli 1463; — *in arrivo:* Bologna (transito A. I.) tonn. 31,442; Bologna (Stazione) tonn. 21,360; Bari 5,620; Napoli (Stazione) 5,557; Brindisi (Stazione) tonn. 2,148.

Nei trasporti di *legnami* andarono innanzi alle altre Stazioni: — per le *spedizioni*, quella di Eboli (transito) per tonn. 10,007; di Ravenna per 4,466; di Caserta (transito) per tonn. 4,425; di Ortona per 2,435, di Eboli per tonn. 1,963; — per gli *arrivi:* Castellammare tonn. 5,820; Vietri tonn. 4,716; Bari tonn. 4,518, Napoli (Stazione) 3,745; e Bologna (Stazione) tonn. 3,098.

Nei *prodotti minerali*, fra i quali è compreso lo zolfo che ne è la miglior parte, primeggiarono: — *in partenza:* Cesena per tonn. 29,268; Rimini tonn. 3,314; S. Valentino 2,428; Bari 2,045; Ancona 1,996; — *in arrivo*: Bologna (transito A. I.) per tonn. 21,336; Ancona 3,608; Falconara (transito R.) 2,987; Bologna (transito R.) 2,629; Rimini 2,576.

Il maggior traffico delle *derrate e materie alimentari*, tra le quali hanno parte precipua le paste da vermicellaio e le frutta, si verificò: — *in partenza*, da Torre Annunziata con tonn. 9,002; da Eboli con tonn. 3,397; da Nocera con tonn. 2,272; da Taranto con tonn. 1,304; — *in arrivo*, a Napoli (Stazione) con tonn. 5,836; Caserta (transito R.) con tonn. 3,913; Bologna (transito A. I.) con tonn. 2,754; Eboli (transito) con tonn. 1,822; Brindisi Porto, con tonnellate 1,321.

Finalmente nei *combustibili fossili* ebbero maggior movimento: — *in partenza:* Napoli per tonn. 12,440; Ravenna per tonn. 4,728; Ancona 4,166; Brindisi Porto 3,893; e Bari 3,474; — *in arrivo*: Napoli (transito R.) tonn. 10,965; Foggia 2,822; Cesena 2,282; Nocera 1856.

I trasporti per conto dello Stato, che salirono in complesso a tonn. 57,905, sono essenzialmente costituiti dai trasporti di sali e di tabacchi; i sali figurano infatti per tonn. 42,128, i tabacchi per tonn. 7,177.

Nelle spedizioni di sali tengono il primo posto le saline Margherita di Savoja con tonn 20,222; vengono dopo: Ravenna con tonn. 7,898; Sinigaglia con ton 3,514; Napoli con tonn. 1,959; Pescara con tonn. 1,851; Bari con tonnellate 1,745.

Negli arrivi figurano principalmente Bologna (transito) con tonn. 5,646; Bari con tonn. 4,154; Pescara con tonn. 3,886; Falconara (transito) con tonn. 3,519; Benevento con tonn. 2,603; Bologna (Stazione) con tonn. 2,352; Porto Civitanova, con tonn. 2,105; Lecce con tonn. 1,981.

In quanto ai tabacchi, le maggiori spedizioni avvennero; da Benevento per tonn. 1,084; da Napoli per tonn. 1,050: — i maggiori arrivi: a Napoli per tonn. 1,389; a Brindisi per tonn. 868.

La distanza media di trasporto di ciascuna tonnellata di merce soggetta alla tariffa ordinaria, la qual distanza nell'anno 1888 era riuscita di . . . . Ch. 155
è tornata nel 1881 uguale a quella del 1879, cioè di » 142

onde si sono riperduti i . . . . Ch. 13
guadagnati l'anno precedente.

Nei trasporti per contro dello Stato, la tonnellata di merce percorse in media:

nel 1881 . . . . Ch. 130
nel 1880 . . . . » 131

onde la diminuzione di appena . . . . . » 1

Se poi si guarda al prodotto, ciascuna tonellata-chilometro a tariffa ordinaria ha dato nel 1881 . . L. 0,0606
mentre nel 1880 . . . . » 0,0593

onde il vantaggio di . . . . L. 0,0013

che è quanto del 2.19 per cento.

Il prodotto di ciascuna tonnellata di merce trasportata per conto dello Stato risultò nel 1881 di . . L. 0,0615
mentre era stato nel 1880 di . . . . . . : . » 0,0662

onde la diminuzione di . . . . L. 0,0047
ossia di circa il 7 per cento.

Dal confronto della distanza media percorsa col prodotto medio ottenuto da ciascuna tonnellata di merce si desume

l'aumento, nei trasporti a tariffa ordinaria, delle merci soggette a tariffa più elevata; si desume il resultato inverso nei trasporti per conto dello Stato, per i quali la diminuzione del prodotto è riuscita maggiore che non la diminuzione della distanza di trasporto.

Del traffico totale a p. v. che si è avuto nel 1881, il 67 per 0[0 rappresenta il movimento fra Stazione e Stazione sociale: il 20 per 0[0 il movimento di esportazione dalle linee sociali: il 12 per 0[0 il movimento d'importazione; e finalmente l'1 per 0[0 il movimento di transito dall' Alta Italia e dalle Calabro-Sicule alle Romane, o viceversa.

Nella tabella che segue è riepilogato il movimento comparativo dei trasporti di bestiame nei due anni 1880 e 1881.

Distinzione del bestiame	MODO di Spedizione	Grande V. 1881 Capi	Grande V. 1880 Capi	Piccola V. 1881 Capi	Piccola V. 1880 Capi	Totali 1881 Capi	Totali 1880 Capi
Bestiame grosso	Spediz. ordin. a vagone comp	99,972	85,816	37,531	32,901	137,503	118,717
	Spediz. ordin. per capo	21,891	17,422	4,321	4,227	26,212	21,649
	Totale . . .	121,863	103,238	41,852	37,128	163,715	140,366
	Spedizioni per conto dello Stato	2,924	2,776	.	»	2,921	2,776
Bestiame piccolo	Spediz. ordin. a vagone comp.	140,988	177,892	163,553	156,524	304,541	334,416
	Spediz. ordin. per capo	21,225	19,912	2,166	2,166	23,391	22,078
	Totale . . .	162,213	197,801	165,719	158,390	327,932	356,194
	Totale generale .	287,000	303,818	207,571	195,818	494,571	499,636

Si è adunque avuto aumento di 18,626 capi di grosso bestiame a grande velocità, e di 4,724 a piccola velocità: diminuzione di 35,591 capi di piccolo bestiame a grande velocità, aumento invece di 7.029 a piccola velocità.

Nell'insieme si trasportarono in meno 5,05 capi; ma contro la diminuzione di 28,562 capi di bestiame piccolo stanno, a largo compenso, i 23,497 capi di grosso bestiame trasportati in più; e infatti, considerando l'introito, mentre dai trasporti di bestiame a grande velocità si era nel 1880 ricavata la somma di . . . . L. 477,603.13
nel 1881 si è avuta quella di . . . . . » 598,203.06
coll'aumento di . . . . L. 120,599 93
ossia del 25.25 per 0[0.

Ed anche aumento d'introito si ebbe nei trasporti a piccola velocità; infatti, nel 1880 si erano ottenute . . . . : . . . . L. 141,476.90
nel 1881 si ebbero . . . . » 155,117.73
colla differenza in più di . . . . L. 13,640.83
pari a 9.64 per 0[0.

Circa il movimento del servizio cumulativo colle altre reti di Strade ferrate, è da osservare che nell'anno fu riordinato e riattivato quello colle linee Anstro-Ungariche.

Mettendo a paragone il movimento del 1881 con quello del 1880, si forma il seguente specchietto:

	F. Alta Italia Esport.	F. Alta Italia Import.	F. Romane Esport.	F. Romane Import.	F. Calabro-Sicule Esport.	F. Calabro-Sicule Import.	Germania e Francia Esport	Germania e Francia Import.	Totale Esport.	Totale Import.
Anno 1881 . . . . Quintali	1,340,942	408,641	470,461	441,347	239,429	553,435	22,787	31,008	2,073,619	1,434,431
» 1880 . . . . »	1,387,169	398,572	911,805	503,645	255,597	343,684	19,321	11,199	2,573,892	1,257,100
Aumento	»	10,069	»	»	»	209,751	3,466	19,809	»	177,831
Diminuzione	46,227	»	441,344	62,298	16,168	»	»	»	500,273	»
In complesso, diminuzione di Quintali . . .									322,942	

Dal quale apparisce come il movimento tra le varie reti sia nel complesso diminuito.

L'aumento che si riscontra nelle importazioni delle ferrovie Calabro-Sicule, è da ripetersi dallo spostamento del traffico prodotto dal compimento della linea di Potenza; e infatti, il movimento al transito di Taranto, che era stato nel 1880 di . . . . tonn. 21,600
si è ridotto nel 1881 a . . . . » 17,815

laddove quello al transito di Reggio, che nel 1880 era stato di . . . . tonn. 38,013
è cresciuto nel 1881 a . . . . » 61,423

L'esportazion per l'estero è di poco cresciuta, l'importazione invece è quasi triplicata.

L'importanza degli scambi avvenuti risulta dalla seguente tabella:

NATURA dei Trasporti	FERROVIE ALTA ITALIA				FERROVIE ROMANE										FERROVIE CALABRO-SICULE						GERMANIA e FRANCIA	
															LINEE CALABRESI				LINEE SICILIANE			
	Transito di Bologna		Transito di Caserta		Transito di Bologna		Transito di Falconara		Transito di Ancona		Transito di Caserta		Transito di Napoli		Transito di Taranto		Transito di Eboli		Transito di Reggio-Calabria		Transito di Bologna	
	dalle	alle	dalle	alle	dalle	alle	dalle	alle	dalle	alle	dalle	alle	dalle	alle	dalle	alle	dalle	alle	dalle	alle	dalle	alle
	linee sociali		linee sociali		linee sociali		linee sociali		linee sociali		linee sociali		linee sociali		linee sociali		linee sociali		linee sociali		linee sociali	
Bevande e spiriti . Quint.	314,423	10,740	5,845	42	61	937	1,502	11,273	2,025	240	22,744	3,433	7,373	347	1,711	4,611	3,114	18,176	3	30	5,072	145
Bitume e pece . . . . . . »	3,925	1,196	»	»	63	245	12	53	4,647	128	26	»	»	140	2,208	»	740	»	»	»	»	200
Cereali . . . . »	481,167	42,977	»	»	27,015	3,004	65,611	25,451	180,745	14,305	73,656	20,208	36,570	40,547	16,258	6,404	9,356	197,518	»	»	3	2
Colori e materie coloranti »	5,277	4,378	»	»	434	720	1,481	1,076	10	612	81	664	105	6,744	275	321	540	28	»	»	1,524	158
Carboni fossili . . . . . »	7,836	892	»	»	»	17,549	14	1,201	2	261	751	»	109,618	»	668	2	3,657	9	»	»	»	»
Carboni Legna da ardere »	13,079	11	»	»	4	469	»	9,347	91	8,942	1	885	1	47	83	867	3	53,079	»	»	»	»
Concimi . . . . »	1,980	4,496	»	»	»	382	229	1,788	23	114	191	7	28	»	41	»	31	2,257	»	»	»	»
Derrate alimentari . . . »	44,487	16,644	1,127	1	69	2,976	1,386	2,815	3,176	476	42,445	6,086	1,225	1,740	4,098	13,385	21,432	34,905	4	6	4,945	2
Derrate coloniali . . . . »	531	9,849	»	5	59	631	1,729	18	117	14	365	31	37	18	657	2	1,212	1	»	»	5	450
Filati e tessuti	8,361	55,788	157	25	378	2,268	4,838	526	233	892	3,009	1,557	8	206	2,033	34	5,302	94	13	4	18	2,431
Materiali da costruzione Legnami »	22,110	13,484	5	500	7,971	1,221	4,474	3,069	2,223	4,317	1,699	45,890	514	17,686	6,501	16,354	4,184	101,381	17	»	202	19,710
Materiali da costruzione Tufi, lava »	6,979	25,870	»	28	89	752	5,295	1,587	1,131	18,992	14,058	6,291	16,582	5,531	23,487	215	52,826	224	11	»	1	14
Materie tessili e grezze . »	15,399	8,612	»	12	3,786	309	8,807	1,021	322	139	3,865	620	7	56	124	201	796	1,147	»	3	583	9
Metalli greggi . . . . . »	2,282	20,657	81	»	1,205	2,599	2,438	3,191	59	5,282	204	4,554	465	2,554	2,516	76	4,112	1,956	»	»	107	152
Metalli lavorati . . . . »	1,552	22,635	1,001	1	85	430	2,675	376	726	516	1,016	1,859	1,205	492	1,794	1,505	5,604	1,737	46	3	61	1,749
Minerali e prodotti minerali	209,976	10,166	»	105	26,293	1,063	31,621	924	614	983	3,099	801	695	94	1,433	5,008	6,971	7	1	»	2,723	234
Prodotti animali . . . . . »	4,984	9,495	»	29	233	421	646	683	239	820	1,236	1,271	23	290	421	236	1,540	778	1	4	842	582
Id. chimico-industriali »	2,828	10,258	»	32	46	1,562	1,960	227	36	1,368	161	122	40	100	1,236	1,010	686	2,155	9	»	12	246
Id. e materie grasse	40,877	8,618	201	23	263	1,715	1,967	22,450	5,839	2,568	5,146	79	854	67	2,808	15,907	466	10,351	11	»	793	394
Id. vegetali . . . . . »	38,574	6,647	386	»	1,410	726	942	1,830	2,246	1,580	1,625	1,891	608	245	497	16,803	3,346	941	»	2	31	3
Stampati e carta . . . . . »	4,774	9,656	19	1	2	17	1,178	5,465	19	1,047	170	2,789	6	1,713	286	28	1,187	132	1	3	24	135
Stoviglie, vetrerie e terre cotte . . . . »	4,262	15,355	»	984	131	1,013	1,347	532	263	2,839	631	1,239	882	1,040	1,616	52	2,065	270	51	»	15	2,345
Stracci ed avanzi . . . . »	18,195	18,994	28	»	1,802	158	3,603	8,420	4,912	1,019	20,870	4,974	2,520	8,709	508	9,523	1,396	25,467	»	»	5,601	16
Merci diverse . . . . »	9,159	20,903	220	63	255	277	2,954	1,248	3,313	2,305	2,252	1,607	241	996	3,050	1,079	4,746	1,706	106	147	115	1,629
Trasporti per conto dello Stato Sali e Tabacchi . . . »	62,341	6,002	»	»	»	263	38,458	8,595	2,489	3,630	1,600	804	»	138	4,800	507	10,757	21	»	»	»	»
Trasporti per conto dello Stato Diversi . . »	4,323	9,421	625	26	58	2	965	863	3,610	671	5,659	1,362	549	2,870	446	540	3,162	2,272	»	»	»	»
Recipienti vuoti	1,511	42,474	55	551	242	141	4,081	676	965	1,772	1,197	3,335	272	3,867	2,383	947	7,385	1,004	»	»	110	402
Totale . . Quint.	1,331,192	406,218	9,750	2,428	71,954	41,850	190,212	114,645	220,075	75,832	207,757	112,359	180,462	96,661	81,938	95,616	156,616	457,616	275	202	22,787	31,008
Veicoli e feretri . . . Num.	75	191	»	»	1	»	7	7	1	3	157	2	196	»	1	»	27	29	»	»	»	»
Bestiame . . . . Capi	5,497	3,042	»	»	»	»	355	8,654	33	1,896	354	2,296	»	157	»	1,937	10	5,684	»	»	»	»

(Continua).

NUOVE VETTURE FERROVIARIE

Dall'egregio ing. comm. Alfredo Cottrau abbiamo ricevuto un suo opuscolo, testè pubblicato a Napoli (tip. Trani), contenente la descrizione di un *Nuovo tipo di vetture ferroviarie* da lui ideato.

Dopo aver accennato all'introduzione delle vetture speciali di lusso, come i *Sleeping-cars*, i *Pullman*, le *vetture-letti*, i *coupés-letti*, per rendere meno faticoso e penoso il viaggiare in ferrovia; e dopo averne indicato il gravissimo difetto di essere appunto *vetture speciali*, « non usufruibili utilmente che pei percorsi notturni », e da non poter « essere adibite, senza gravi inconvenienti, quali vetture usuali di prima classe », l'ing. Cottrau dice:

« È indiscutibile che riescirebbe di grande utilità pratica un sistema di vetture di prima classe, nel quale fosse possibile di armare o comporre, per così dire istantaneamente, dei *letti* in quantità indefinita sino a concorrenza della *metà* del numero dei posti di prima classe disponibili nel treno; e ciò senza punto incomodare o rendere meno agevole il viaggio a quelle persone (il di cui numero va man mano scemando) che si accontentano di un semplice posto di prima classe anche per una lunga percorrenza notturna.

« Il nuovo tipo di *Vetture di prima classe*, che trovasi rappresentato nella qui unita tavola di disegno, fu studiato appunto onde raggiungere il sopraddetto scopo; e siccome oramai è ammesso che è necessario tenere sempre a disposizione dei viaggiatori delle *latrine* e dei *lavabo* (o cessi per signore) anche col treno in marcia, così nel qui unito progetto furono un po' allungate le casse ed i telai corrispondenti onde raggiungere comodamente questo doppio scopo.

« Il primo tentativo di avere vetture usuali di prima classe, nelle quali sia possibile in modo semplice armare alcuni letti per i viaggi notturni, fu fatto (1879) dalla benemerita Società della *Ferrovia Sicula-Occidentale*, il di cui materiale mobile, eseguito sui piani dell'ing. A. Cottrau ed esposto all'ultima Mostra nazionale di Milano, fu molto lodato ed apprezzato, e ritenuto anzi un vero progresso nell'arte ferroviaria, specialmente pel modo semplice e robusto in un tempo di congegnare i letti, e per la disposizione delle latrine nelle vetture di prima classe.

« Il materiale della Ferrovia Sicula-Occidentale ha sempre però, abbenchè ad un grado minore, il grave difetto del sistema americano (ossia a corridoi longitudinali), di non poter cioè mantenere i varii compartimenti chiusi ed indipendenti l'uno dall'altro, ed inoltre di esporre i viaggiatori, nei lunghi viaggi notturni invernali e nei paesi freddi, alle correnti d'aria ed agli incomodi varii derivanti dal passaggio dei conduttori da una vettura all'altra.

« Inoltre, in ogni compartimento di prima classe non è possibile armare che due soli letti; e non è possibile anche (cosa che in pratica ha la sua non lieve importanza) concedere compartimenti *riservati*, sia a persone di riguardo, sia a signore viaggianti sole, ecc. ecc.

« Nel nuovo sistema studiato, questo gravissimo difetto (il quale, notisi, costituisce la vera ed unica ragione che ha impedito sinora al *sistema americano*, cotanto superiore sotto ogni riguardo al *sistema inglese*, di estendersi maggiormente alle grandi ferrovie), questo grave difetto, diciamo, fu evitato, collocando *di fianco* il corridoio longitudinale, ad imitazione dei *Sleeping-cars*, ed isolando in modo assoluto, con porte a scorrimento a lastre e con telai mobili anche a lastre, i varii compartimenti del detto corridoio longitudinale.....

« Onde poi permettere di collocare n° 6 posti comodissimi di prima classe in ognuno dei tre compartimenti di cui è composta la vettura, si sono soppresse le porte *laterali*, ed aggiunti invece dei terrazzini ai due estremi della vettura, come nel materiale della Sicula-Occidentale; e si è ottenuto così una maggiore larghezza per la cassa, senza oltrepassare però la sagoma normale di sicurezza, ammessa per il servizio cumulativo in Italia, in Francia, in Germania, Austria e Svizzera.....

« In ognuno dei tre compartimenti di prima classe vi sono adunque n. 6 posti, con la differenza che i *quattro* posti verso il corridoio trovansi *ad un piano inferiore* ai *due* rimanenti posti (dal lato opposto del corridoio), ai quali si accede a mezzo di uno scalino. Ed è appunto questa disposizione speciale di avere due dei quattro posti ad un livello più elevato, che costituisce essenzialmente la novità del sistema proposto.

« E di vero, mercè questa semplicissima disposizione, è facilissimo ottenere in cadaun compartimento, come si rileva dal qui unito disegno, od *un* letto e *quattro* posti, o *due* letti e *due* posti, o finalmente *tre* letti tutti indipendenti l'uno dall'altro. E notisi che, volendosi, ognuno dei detti letti può essere isolato dagli altri letti o posti, a mezzo di tendine come nei *Sleeping-cars*.

« Onde dare maggiore larghezza ai letti *trasversali all'asse del binario* e maggior lunghezza a quelli *longitudinali*, si sono studiati dei *schienali mobili* e dei *cuscini egualmente mobili* per i letti trasversali; il tutto come è chiaramente indicato nel disegno; e nel soffitto del corridoio si sono ricacciati dei vani o stipetti, nei quali possonsi custodire i guanciali e cuscini, nonchè, occorrendo, anche la biancheria necessaria per i letti.

« Altre migliorie furono introdotte in queste vetture, come è facile rilevare dal qui unito disegno; e fra queste noteremo la *doppia sospensione* della cassa, le *porte tutte a scorrimento* (ad eccezione soltanto di quelle delle latrine e lavabo), ed il *doppio cielo* con abbondante materasso d'aria pei compartimenti ».

L'autore conchiude che le nuove vetture proposte risultano più vantaggiose ed economiche dei *Sleeping-cars*, delle *vetture-letti* delle Ferrovie Romane, e più ancora delle *vetture-letti* e dei *coupés-letti* delle Ferrovie dell'Alta Italia.

Nel chiudere questi cenni, dobbiamo constatare con piacere la instancabile operosità dell'ing. Cottrau, nello studio delle più utili applicazioni all'industria ferroviaria ed all'ingegneria italiana.

LE COMPAGNIE FERROVIERI
e le Compagnie d'esercizio

Dall'egregio signor Giuseppe Menada, addetto alla Divisione Tariffe-Trasporti-Litigi presso la Direzione dell'Esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia, e già appartenente al Corpo militare dei Ferrovieri, ci viene trasmesso il seguente articolo, che di buon grado pubblichiamo, mirandosi con esso a migliorare una istituzione di non poco interesse per l'esercizio ferroviario militare.

La pronta mobilitazione e radunata dell'esercito, il rapido eseguimento dei movimenti strategici nella zona di operazione, furono sempre, e lo sono maggiormente oggidì, elementi importantissimi per la buona riescita di una guerra.

Ora è ovvio che, ai nostri tempi, un ben organizzato servizio ferroviario militare è il mezzo più potente per ottenere tale risultato.

Non curandoci, per ora, della maggiore o minore produttività delle nostre linee ferroviarie, della quantità e qualità del materiale mobile e fisso di cui possiamo disporre, coefficienti però più che indispensabili pel pronto eseguimento dei grandi trasporti militari, vediamo solo, per riguardo all'esercizio, quali norme regolano, in caso di guerra, le nostre ferrovie, e quali sarebbero, a nostro avviso, i provvedimenti atti a renderle più proficue.

Prima della guerra franco-prussiana, pochi furono gli studii fatti presso noi e dal maggior numero delle altre Potenze intorno all'importanza delle ferrovie sotto l'aspetto

militare; giusto è, per altro, osservare che rari furono i casi nei quali se ne sentisse così imperioso bisogno come oggidì, e in questi pochi casi, come per es. nel movimento girante da Pontecurone a Casale prima della battaglia di Palestro nel 1859, l'esercizio ferroviario nulla lasciò a desiderare.

Nel 1870, la Francia, quantunque percorsa da più di 20,000 Kilom. di ferrovia, con una buona dotazione di materiale fisso e mobile, non ritrasse dalle strade ferrate quell'immenso vantaggio che ne seppe ritrarre la Prussia, stante la mal ordinata organizzazione francese di tutto quanto riguardava l'esercizio in caso di guerra; tanto è vero che quelle stesse ferrovie, che in mano ai Francesi furono causa di disordini e di discentramento dell'esercito, in mano ai Prussiani, perchè bene esercitate, divennero strumento potentissimo per quei movimenti che sconvolsero la vecchia arte strategica.

Dopo quella disastrosa guerra, si cominciò anche presso di noi a studiare la questione ferroviaria sotto l'aspetto militare; ed ecco infatti nel 1872 costituirsi a Casale Monferrato, sede del Corpo Zappatori del Genio, una Scuola ferroviaria, con incarico di ammaestrare un drappello di soldati alla costruzione ed all'esercizio di tronchi ferroviarii. Ed a dirigere questa nuova istituzione fu chiamato il maggiore cav. Boetti.

Per poter, con migliore conoscenza di causa, ordinare questo nuovo servizio, il maggiore Boetti, coadiuvato dal tenente Forlanini, nell'ottobre del 1872 fu inviato a Berlino a studiarvi l'organizzazione del Reggimento ferroviario, che aveva già fatto buona prova nella guerra franco-prussiana, e che esercisce la ferrovia militare da Berlino al poligono di Kommersdorf.

Ritornato il cav. Boetti, con dettagliata relazione al Ministero, circa l'organizzazione dei Ferrovieri prussiani, proponeva le norme che dovevano guidare all'istituzione dei nostri.

Accolte favorevolmente dal Ministero le proposte fattegli, la 13ª e 14ª Compagnia Zappatori, che a Casale avevano già imparati i primi elementi di lavori ferroviarii, si staccarono dal Corpo, e furono inviate a Torino, colla denominazione di 1ª e 2ª Compagnia Ferrovieri, costituendosi in brigata, sotto il comando del suaccennato maggiore Boetti.

Torino, sede allora della Direzione delle Ferrovie dell'Alta Italia, era forse la città più adatta per stanza della nuova brigata; tanto più che si sperava allora di mettere in stretta relazione i Ferrovieri del Genio colla Direzione delle ferrovie, cosa che, per altro, non si avverò mai pei motivi che saranno svolti più innanzi.

Colla legge di riordinamento dell'esercito del settembre 1873, il Corpo Zappatori del Genio fu scisso in due reggimenti, il 1° con sede a Pavia, il 2° a Casale. La brigata Ferrovieri restò alla dipendenza del 2° reggimento.

Per analogia, si costituirono poi due Compagnie Ferrovieri anche a Pavia, la 1ª nell'ottobre 1874, la 2ª nel novembre 1877; queste nuove Compagnie furono però distaccate a Torino, ed aggregate alla brigata del 2° Genio per quanto riguarda le esercitazioni e la disciplina, ma autonome e dipendenti dal Comando del proprio Corpo per la parte amministrativa.

Errore, secondo noi, gravissimo, che tuttora sussiste, togliendo quell'unità organica ch'è indispensabile al buon andamento di una istituzione militare.

Fin dal principio della loro organizzazione, le Compagnie Ferrovieri cominciarono a studiare la costruzione, il riattamento e la distruzione delle ferrovie. Per tali esercitazioni fu preso in affitto il poligono della Crocetta, vicino alla nuova Piazza d'armi, e fu posto in comunicazione colla ferrovia che da Torino P. N. conduce a P. S. per mezzo di un binario di raccordamento.

In seguito alle esperienze fatte, e colla scorta dei regolamenti in vigore presso le Società ferroviarie, furono pubblicate istruzioni sulla costruzione e distruzione parziale delle ferrovie, sui congegni del materiale fisso di Stazione, sulla costruzione di ponti provvisorii per ferrovia, e sulla riparazione di ponti stabili. Nella speranza poi di ottenere più tardi anche l'esercizio delle ferrovie nella zona d'operazione, furono sempre inviati alle Officine ferroviarie dell'Alta Italia venti soldati d'ogni classe di leva a farvi un corso d'allievi-operaj fochisti; si studiarono i particolari di movimento e trazione, e nel volume 22 delle Istruzioni pratiche del Genio furono raccolte le norme sui particolari del servizio ferroviario.

Era allo studio l'istruzione sul materiale mobile e quant'altro può interessare l'esercizio, quando il « Regolamento riguardante l'eseguimento dei grandi trasporti militari », approvato con R. Decreto 27 maggio 1880, tolse alla brigata Ferrovieri il sognato esercizio nella zona d'operazione dell'esercito, affidandolo invece alle Compagnie d'esercizio, costituite da personale fornito dalle Amministrazioni ferroviarie del Regno. Alla brigata Ferrovieri non restò così che la manutenzione dei tronchi già eserciti, e l'eventuale costruzione di qualche tratto di binario o congegno fisso di Stazione.

Esposto così per sommi capi come nacquero le Compagnie Ferrovieri e le Compagnie d'esercizio, vediamo ora in quale stato si trovino oggidì, e quale servizio possano prestare in caso di guerra. Le Compagnie Ferrovieri, organizzate come sono presentemente, e colla creazione delle Compagnie d'esercizio, non possono prestare nessun utile servizio sotto l'aspetto tecnico, meno poi riguardo all'esercizio ferroviario.

Ed eccone i motivi:

a) Fin da quando nacquero le predette Compagnie, si stabilì che si sarebbero dotate dei relativi treni-parchi così composti:

1 locomotiva a 4 ruote accoppiate con *tender;*

1 carrozza di 2ª classe per gli ufficiali;

5 carrozze, serie C, di 3ª classe per gli uomini di truppa;

5 carri piatti, serie N, dei quali quattro per caricare i carri a parco Ferrovieri A, B, C, D, e 1 per carretta da battaglione;

3 carri chiusi per merci e bestiame HB.F pei quadrupedi;

1 carro scuderia G per cavalli degli ufficiali.

Premesso che questa dotazione è appena sufficiente pei bisogni di una Compagnia, è doloroso dover osservare che, ad eccezione di qualche carro piatto per caricarvi carri a parco, questa dotazione non fu mai fornita. Colla scarsezza di materiale mobile delle nostre Ferrovie, sarebbe grave errore fare assegnamento sul loro materiale per dotare le Compagnie Ferrovieri in caso di guerra; ed è noto che non tutto il materiale risponderebbe ai bisogni militari. Il caricamento poi dei carri a parco e dei treni-parco, pei motivi che saranno svolti sub *b)*, non potendo essere studiato una buona volta da persone competenti e pratiche in materia, presenta ancora molte difficoltà, che genereranno certamente confusione al momento del bisogno.

b) La mancanza di ufficiali pratici in materia per difetto di disposizioni generali.

Gli ufficiali Ferrovieri provengono dai reggimenti del Genio, e più specialmente dalla sezione Zappatori: essi passano da una specialità all'altra dell'arma ed alle Direzioni territoriali colla massima facilità.

Così, dopo un paio d'anni nei Ferrovieri, quando l'ufficiale comincia ad acquistare pratica indispensabile a ben conoscere i particolari del servizio, vien destinato altrove. E così, al momento del bisogno, pochi degli ufficiali presenti alla brigata saranno in grado di disimpegnare in modo soddisfacente le loro mansioni, perchè inesperti; quelli che già v'appartennero, non potranno prestare utile servizio, anche se richiamati alla brigata, perchè da molto tempo destinati a mansioni diverse.

Il maggiore Boetti, oggi colonnello, che per primo studiò l'organizzazione dei Ferrovieri, già da molto tempo comanda la Direzione territoriale del Genio a Verona; il tenente-colonnello Duboin, che lo sostituì, passò relatore del 1° reggimento Genio; ed oggidì il maggiore cav. Ales-

sandro Varni ha il comando della brigata. Senza disconoscere i meriti del nuovo comandante, è indubitato che, dopo aver avuto la direzione di zappatori, pontieri e battellieri, non può sostituire in materia ferroviaria gli altri comandanti.

Quanto dicesi per gli ufficiali superiori, valga pure per gli inferiori. E così in questi ultimi anni cessarono di prestar servizio alla brigata capitani distintissimi, che, per scienza e per lunga pratica, ne erano il sostegno più valido, lasciando posto ad altri che, pur distinti per capacità e zelo, avranno bisogno di molto tempo per acquistare quelle cognizioni pratiche di dettaglio, indispensabili in questa più che nelle altre specialità dell'arma del Genio; salvo poi, a loro volta, di essere surrogati da altri, quando avranno acquistato qualche pratica.

(*Continua*) G. Menada.

Informazioni Particolari

del *MONITORE*

Ci scrivono da Roma che la Società generale per le ferrovie complementari ha fatto istanza al Ministero dei lavori pubblici per ottenere la concessione, in base all'articolo 12 della legge 29 luglio 1879, della costruzione e dell'esercizio di una linea, a scartamento ordinario, da Novara a Como per il ponte di Turbigo, Gallarate, Tradate, Appiano e Caccivio. La Società sta lavorando attivamente intorno al progetto tecnico della detta linea, per poterlo quanto prima sottoporre alla superiore approvazione.

><

Abbiamo da Cuneo che quell'Ingegnere-Capo del Genio civile ha ripresentato al Ministero dei lavori pubblici il progetto di appalto del tronco di ferrovia da Cuneo a Borgo San Dalmazzo, modificato a senso delle prescrizioni del Consiglio superiore.

La lunghezza del tronco preaccennato è di metri 11,720, e l'importo totale dei lavori ammontà a L. 1,447,000, delle quali L. 1,073,000 per opere da appaltare, e L. 374,000 a disposizione dell'Amministrazione governativa.

><

La Direzione tecnica governativa per la ferrovia Ivrea-Aosta ha presentato al Ministero dei lavori pubblici il progetto modificato per l'appalto del tronco compreso fra Quincinetto e Verrès. Il costo presunto dei lavori ammonta a L. 3,280,000; di cui L. 2,460,000 rappresentano l'importo dei lavori da appaltare, ed il rimanente quello a disposizione dell'Amministrazione per le espropriazioni e per la provvista del materiale mobile e del materiale fisso per le Stazioni. La lunghezza del tronco è di m. 17,000.

><

Il 1.o del corrente mese ebbe luogo l'incontro fra il cunicolo di avanzata del pozzo N. 1 e quello dell'imbocco ovest della galleria dei Ceracci, lungo la linea ferroviaria da Lucca a Viareggio.

><

Sappiamo che l'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia ha approvato la proposta concordata colle Strade ferrate svizzere per la pronta attuazione di un nuovo viaggio circolare Milano-Chiasso-Lugano-Bellinzona-Locarno-Arona-Milano, e viceversa.

><

La Direzione dell'Esercizio per le ferrovie predette ha destinato alle funzioni di Capi-sezione del servizio manutenzione e lavori i Capi-riparto signori ingegneri Craffonara, Rosmini, Maffoni, Menicoff, Gramignola, Boucheron ed Ortalli.

><

La Direzione medesima ha studiato il progetto per l'ampliamento della Stazione di Mortara in dipendenza della immissione in essa della nuova linea Vercelli-Broni. Il progetto stesso, in un col preventivo della spesa, fu sottoposto al Ministero dei lavori pubblici.

><

Domattina (13) verrà aperta al pubblico servizio la nuova Stazione ferroviaria di Ventimiglia. Come abbiamo già annunciato, questa Stazione internazionale venne costruita con tutte le migliorie e comodità suggerite dall'esperienza.

><

Nella corrente settimana avrà luogo la visita di collaudo del *tramway* a vapore da Torino a Vinovo per Stupinigi, con partenza dalla via Sacchi, approvata dal Ministero. L'apertura all'esercizio, se nulla osta, si farà subito dopo.

><

Il proprietario del *Grand Hôtel d'Europe* di Torino e quello del *Grand Hôtel Isotta* di Genova furono autorizzati, in seguito a regolare Convenzione colla Società delle strade ferrate Meridionali, a vendere, nei rispettivi alberghi, biglietti di 1ª e 2ª classe per Brindisi.

><

La Stazione di Barletta, delle strade ferrate Meridionali, è stata autorizzata a vendere biglietti a destinazione fissa e facoltativi, in servizio cumulativo colle ferrovie dell'Alta Italia.

><

Ci scrivono da Messina che quella Camera di commercio ed arti ha rivolta viva preghiera al Ministro dei lavori pubblici perchè voglia sollecitare i provvedimenti relativi alla classificazione in 4ª categoria della linea ferroviaria da Giardini a Leonforte per la Valle dell'Allantara.

><

La Giunta municipale di Bellinzago Novarese ha avanzato ricorso al Ministro dei lavori pubblici perchè venga impiantato in quella Stazione ferroviaria il servizio dei trasporti a piccola velocità, del quale si sente vivo il bisogno, specialmente per le spedizioni di derrate, bestiame, caligini, ecc.

Attualmente, pei detti trasporti, gli abitanti devono far capo alla Stazione di Oleggio, distante 4 chilometri circa, locchè è causa per essi di grave incomodo e di non poca spesa.

><

Siamo informati che la Società di navigazione generale italiana accorderà la riduzione del 50 p. 0/0 sul prezzo di trasporto coi propri piroscafi alle persone che si recheranno alle adunanze della Società geologica italiana, che si terranno in Verona nel prossimo settembre.

><

Sappiamo che l'ing. E. Olivieri ha chiesto al Governo di essere facoltizzato ad accedere alle proprietà pubbliche e private lungo la zona del tracciato pel tronco di strada ferrata economica da Menaggio a Porlezza, secondo il progetto di massima già presentato dal detto ingegnere ed ammesso dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

><

L'Ufficio tecnico governativo per la ferrovia da Gozzano a Domodossola ha ultimato il progetto di appalto del tronco compreso fra Orta e Casale Corte Cerro, e lo ha sottoposto alla superiore approvazione.

Intorno al medesimo riceviamo le seguenti informazioni:

Il tronco di che trattasi ha la lunghezza di m. 13,050, e l'importo complessivo dei lavori è preventivato in lire 3,050,000. Però l'ammontare delle opere da appaltare rileva a L. 2,340,000; e le rimanenti L. 710,000 si riferiscono alle espropriazioni ed alle provviste del materiale metallico d'armamento e di quello fisso per le Stazioni, a cui provvederà direttamente l'Amministrazione governativa.

Per la planimetria, il tronco è diviso in m. 6,590 di allineamenti retti, ed in m 6,460 di tratti in curva, con raggio minimo di m. 400. Per l'altimetria poi, la lunghezza del tronco è ripartita in m. 1,640 di livellette orizzontali, in m. 350 di livellette in ascesa, ed in metri 11,060 di tratti in discesa. La pendenza massima lungo il tronco è del 12.50 per mille.

Le opere d'arte principali previste sono le seguenti: Un viadotto di 8 archi, della luce di m. 16 cadauno; altro viadotto in 5 arcate, di m. 8.10 ciascuna; ed un ponte di 3 archi, di m. 19 per ognuno.

Le opere minori sono in complesso 58, cioè: 45 acquedotti e ponticelli, di luce inferiore od eguale a 2 m.; 6 ponticelli di 3 metri di luce, uno di 4, due di 5, uno di 6, uno di 7, uno di 10, ed uno di 14.

Lungo il tronco sono progettate due Stazioni ed una fermata: quelle per uso degli abitati di Omegna e di Casale Corte Cerro, e questa per l'abitato di Pettenasco.

Gli attraversamenti previsti sono in tutto 27, dei quali 12 con passaggi a livello, 4 con cavalcavia, ed 11 con sottovia.

Per l'alloggio del personale di sorveglianza della strada sono progettate 11 case cantoniere, di cui 5 doppie e 6 semplici.

><

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 3 all'8 corr.

Il Consiglio ha, fra gli altri, approvati:

Un progetto di appalto per la costruzione del tratto di ferrovia dalla Stazione di Monselice al ponte sul Naviglio Bisatto, della linea Monselice-Legnago;

Un progetto di appalto per la provvista e posizione in opera di travate metalliche lungo il tronco Monselice-Este, della ferrovia predetta;

Un progetto di appalto per la costruzione della ferrovia Sondrio-Tirano;

I tipi normali pei fabbricati delle Stazioni e case di guardia lungo la ferrovia Belluno-Feltre-Treviso;

Un progetto per la costruzione di un ponte ad impalcatura metallica sull'Adda presso Mazzo, nel tronco Tirano-Bormio, della strada nazionale dello Stelvio, in provincia di Sondrio;

Un progetto per opere di sistemazione nel tronco Grottamurata-Raddafali, della strada nazionale Palermo-Girgenti per Corleone e Bivona.

Fu pure ammesso, per base di concessione, un progetto di massima per una ferrovia da Sesto Calende a Gozzano.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie complementari del Regno. — Al 30 giugno p. p. erano:

a) Appaltati od in corso di appalto, progetti 114, della lunghezza totale di m. 1,032,621, e della spesa presunta di L. 195,164,731, delle quali a base d'asta L. 163,902,295;

b Ammessi dal Consiglio di Stato, progetti 24, della lunghezza totale di m 269.914, con la spesa presunta di L. 89,197.663, delle quali L. 77,732,225 a base d'asta;

c) Ammessi dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, progetti 4, della lunghezza complessiva di m. 48,017, colla spesa di L. 10,670,000, di cui L. 8,357,086 a base d'asta;

d) In esame presso il Consiglio di Stato e il Consiglio dei lavori pubblici, progetti 18, della lunghezza di metri 248.236, colla spesa di L 34,019.785, delle quali L. 25,006,921 a base d'asta;

e Rinviati alle Direzioni per nuovi studii, progetti 13, della lunghezza di m. 156,338, colla spesa di L. 55,691,007, delle quali L. 52,026 975 a base d'asta.

Totale: 173 progetti misuranti una lunghezza complessiva di m. 1,755,126, ed importanti una spesa presunta di L. 384.743,183, delle quali a base d'asta L. 327,025,511.

Emissione di rendita per le ferrovie del Regno. — La *Gazz. Uff.* del 6 corr. ha pubblicato il seguente R. Decreto del 1° giugno p. p., controfirmato dai ministri Magliani e Zanardelli:

Veduto l'art. 5 della legge 25 dicembre 1881, n. 533 (serie 3ª), approvativa dello stato di prima previsione dell'entrata per l'anno 1882, col quale il Governo è autorizzato ad inscrivere nel Gran Libro del Debito pubblico e ad alienare, invece dei titoli ferroviarii contemplati dall'articolo 28 della legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª), tanta rendita consolidata 5 per cento quanta basti a ricavare la somma di sessantanove milioni di lire, necessaria per far fronte nel 1882 alla spesa da inscriversi nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici, ai termini dell'articolo 24 della succitata legge del 29 luglio 1879, e dell'art. 1 della legge 23 luglio 1881 n. 336 (serie 3ª);

Ritenuto che nella ragione dei prezzi correnti del Consolidato 5 per cento, con decorrenza di godimento dal 1° luglio 1882, può determinarsi in L. 91 per ogni cinque lire di rendita il saggio di emissione della rendita da crearsi per il titolo suindicato, con decorrenza di godimento dal 1° luglio 1882, e che su questa base la medesima può essere stabilitz in L. 3,791,208.79 ed a cifra arrotondata in L. 3,791,200;

Salvi gli effetti dell'accertamento finale;

Sulla proposta del Ministro delle finanze, *interim* del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico. È autorizzata la inscrizione nel Gran Libro del Debito pubblico, in aumento al Consolidato cinque per cento, dell'annua rendita di L. 3,791,200, con decorrenza di godimento dal 1° luglio 1882.

Ferrovia Faenza-Firenze. — L'incanto simultaneo tenutosi il 26 giugno u. s. essendo riuscito deserto, si addiverrà alle ore 10 ant. del 20 corrente, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Firenze, simultaneamente, alla seconda asta per lo appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Faenza-Firenze, fra Crespino ed il fosso Canecchi, della lunghezza di m. 7,717, ivi compresa la grande galleria dell'Appennino, della lunghezza di metri 3,763 circa (escluse le espropriazioni stabili, la provvista e la posa in opera dell'armamento e delle travate metalliche per ponti), per la presunta somma di L. 7,859,000.

I lavori dovranno essere compiuti entro anni 5 e mesi 4 dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 222,000, ed in L. 443,000 quella definitiva, ambedue in numerario o rendita D. P.

Ferrovia Gallarate-Laveno — Il simultaneo incanto tenutosi il 22 giugno u. s. essendo riuscito deserto, si addiverrà alle ore 10 antim. del 24 corr., presso il suddetto Ministero, e presso le Prefetture di Milano e Como, simultaneamente, alla second'asta per l'appalto della provvista di varii ferri occorrenti all'armamento della ferrovia Gallarate-Laveno, cioè tonn. 94,500 arpioni e tonn. 35,500 chiavarde, per il complessivo importo di L. 66,000.

Il tempo utile per la consegna è di mesi quattro dall'ordinazione, alla Stazione di Gallarate.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 3.000, e quella definitiva in L. 6,600, ambedue in numerario o rendita D P.

Ferrovia Cajaniello-Isernia. — In seguito alla diminuzione di L. 5.71 per cento fatta in tempo utile sul presunto prezzo di L. 514,147.56, ammontare del deliberamento susseguito all' asta tenutasi il 7 giugno u. s., per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Cajaniello-Isernia, compreso fra le Stazioni di Cajaniello e di Sesto Campano, lungo metri 15,711.83 (escluse le espropriazioni stabili, la provvista e posa in opera dell'armamento, cioè massicciata, traversine e ferri, si procederà alle ore 10 ant. del 24 corr., presso il suddetto Ministero, e presso le Prefetture di Caserta e Campobasso, simultaneamente, al definitivo deliberamento a chi risulterà il migliore oblatore in diminuzione della presunta somma di L. 484,789.74, a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi venti, decorribili dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 20,000, ed in L. 60.000 quella definitiva, ambedue in numerario o rendita D. P.

Ferrovie Romane. — La Corte di Cassazione ha pronunciato lunedì la sentenza nella causa fra i diversi possessori di Azioni delle Ferrovie Romane. Censurando la sentenza della Corte d'Appello, in quanto negò la decorrenza degli interessi a favore delle trentennali dopo il 31 decembre 1873 e il rimborso del capitale, ha accolto il ricorso interposto dagli stessi portatori delle trentennali, ed ha rinviato la causa in questa parte avanti la Corte d'Appello di Lucca.

La sentenza è firmata dal primo presidente senatore Vigliani, e dai consiglieri Corvi, Martucci estensore, Del Mercato, Santamaria, Banti e Rosadi.

— Il Consiglio delle Strade ferrate Romane ha deliberato che degli undici impiegati in quella Amministrazione, che vennero assolti recentemente dalla Corte d'assise di Firenze, cinque fossero riassunti in servizio e sei posti a riposo

Ferrovie dell'Alta Italia. — In relazione alla nostra *Informazione* pubblicata il 7 giugno p. p., la Direzione dell'Esercizio annuncia oggi quanto segue:

Di conformità a deliberazione del Consiglio d'amministrazione, approvata dal Ministero, ai trasporti di *barite naturale* in roccia, senza distinzione se solfato di barite, carbonato di bario, o barito-calcite, saranno d'ora innanzi applicati, per il percorso di queste Ferrovie, i prezzi stabiliti dal vigente Regolamento-Tariffe pei minerali metallici in natura, ed ai trasporti di barite naturale od artificiale macinata i prezzi stabiliti pei minerali nominati o non, semplicemente macinati.

Siffatta disposizione non è per ora applicabile in servizio internazionale

Ferrovie Varesine. — Il Consiglio provinciale di Como è chiamato a discutere domani (13) la importante quistione della scelta definitiva fra i diversi progetti di costruzione delle ferrovie Saronno-Malnate e Como-Varese-Laveno, in seguito alle proposte della Commissione, indicate nel nostro numero precedente. A questo proposito, un corrispondente dell'*Araldo* manda i seguenti cenni di confronto fra i due progetti della Banca Veneta di costruzioni e del signor Mazzorin.

Nel progetto del signor Breda, rappresentante la Banca Veneta, il sussidio a fondo perduto, che si chiede alla Provincia, sarebbe di L. 6,000,000, da pagarsi a misura dell'avanzamento dei lavori, i quali dovranno aprirsi all'esercizio nel periodo di 3 anni. Nessuna garanzia verrebbe assunta per quanto all'esercizio, come nessun sussidio verrebbe domandato alla Provincia per l'esercizio medesimo.

Nel progetto del signor Mazzorin si chiederebbe un sussidio chilometrico di L. 1,500 per 30 anni; ma il detto sussidio verrebbe a cessare, voltachè i redditi della linea avessero a raggiungere — cosa tutt'altro che difficile — in un triennio qualunque, un reddito medio chilometrico di L. 13,000 per la linea Saronno-Malnate, e di L. 14,000 per la linea Como-Varese-Laveno. E soprattutto poi il sussidio stesso sarebbe sempre vincolato al regolare esercizio dell'intera linea; per guisa che la Provincia ne sarebbe esonerata, non soltanto quando si fosse raggiunto il prodotto medio chilometrico lordo più sopra accennato, ma altresì quando l'esercizio per qualsiasi motivo lasciasse alcun che a desiderare.

In tal modo, col progetto Mazzorin, il regolare esercizio di tutta la linea sarebbe per sempre assicurato, mentre altrettanto non potrebbe affermarsi col progetto Breda.

Come correspettivo poi di questo sussidio, la Provincia sborserebbe al signor Mazzorin a fondo perduto un milione di meno, e cioè sole L. 5,000,000; ed anche questi un mese dopo aperti al pubblico i singoli tronchi.

Dicesi altresì che sarebbe stato presentato alla Provincia un altro progetto da parte della Società delle ferrovie complementari con sede in Roma, le cui condizioni per la Provincia stessa sarebbero ancora più vantaggiose che quelle dei primi due.

Ferrovie nella provincia di Como. — La Deputazione provinciale di Como, nella seduta del 6 corr., deliberò:

Di trasmettere al Ministero dei lavori pubblici, per le sue determinazioni, il progetto di variante della ferrovia Como-Lecco ad Oggiono, redatta dall'ing Pensa;

Di dare incarico all'egregio deputato provinciale cavaliere Achille Longhi d'esporre le pratiche presso la Direzione dei lavori della ferrovia Novara-Pino, perchè le varie tratte del sentiero provinciale Luvino-Maccagno debbano essere ricostrutte in larghezza di m. 4.

Tramway fra Genova e Prato — Leggiamo nel *Corr. Mercantile*, del 7:

L' ingegnere F. Radice, fin dal 15 febbraio scorso trasmetteva al R. Commissario straordinario reggente allora il Municipio di Genova, il progetto di un *tramway a vapore* fra la nostra città e la frazione Prato del Comune di S. Siro di Struppa, richiedendone la concessione di costruzione e d'esercizio. Secondo tale progetto, la linea percorrerebbe costantemente, salvo una lieve variante suggerita da riflessi tecnici, la strada nazionale Genova-Piacenza, rasente a sponda destra il torrente Bisagno. Essa ha origine a Porta Pila, attraversa la ferrovia orientale mediante l'esistente sottovia a travata metallica, e raggiunge il sobborgo degli Incrociati e quello di Marassi, che li attraversa per tutta la loro lunghezza. Percorre il piazzale del cimitero di Staglieno, indi l' abitato di San Gottardo, d'Olmo, di Molassana, di Chiapella, di Ligurna, di Doria, e finalmente arriva a Prato.

La trazione a vapore, che applicata all'esercizio dei *tram* ha dato in questi ultimi tempi così splendidi risultati, venne proposta per la detta linea.

Confida il proponente che la proposta linea diventerà fra breve, per iniziativa del Municipio, un fatto compiuto, e che la città di Genova potrà essere posta in comunicazione diretta colla ridente Valle del Bisagno, schiudendo a questa quella prosperità di traffici cui giustamente ha diritto.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — La Direzione centrale di polizia svizzera ha pubblicato il seguente avviso:

« La Direzione della ferrovia del Gottardo, in vista del pericolo a cui recentemente fu esposta la linea ferroviaria, e delle aggressioni contro il personale addetto al servizio di sorveglianza della ferrovia stessa, ha risolto di accordare un premio di fr. 250 per la scoperta degli autori d'ogni contravvenzione all'art. 67 del Codice penale federale, che si è constatata finora in questo Cantone.

« Tanto si notifica sulla raccomandazione della sullodata Direzione ferroviaria, e nell' interesse della giustizia punitiva e della sicurezza pubblica ».

— Il movimento sulle linee in esercizio della ferrovia del Gottardo durante il mese di maggio p. p. diede i seguenti risultati:

Linee ticinesi (93 chilometri): Passeggieri trasportati 39,000 (maggio 1881: 33,677), introito fr. 59,200 (franchi 33,948.80); merce trasportata tonnellate 5,790 (tonn. 6.256), introito fr. 23,300 (fr. 21,667.40). Introito complessivo fr. 82,500 (fr. 55,616.20), ossia fr. 887.10 (fr. 830.09) in media per chilometro.

Tronco Göschenen-Airolo (16 chilometri): Passeggieri trasportati 5,100, introito fr. 12,000; merce trasportata tonn. 490, introito fr. 4,400. Introito complessivo fr. 16,400, ossia fr. 1,025 per chilometro.

Complessivamente (109 chilom.): Passeggieri trasportati 44,100, introito fr. 71,200; merce trasportata tonn. 6,280, introito fr. 27,700. Introito complessivo fr. 98,900, ossia fr. 907.24 (1881: fr. 830.09) in media per chilometro.

Ferrovie francesi — Leggesi nei giornali francesi:

Il sig. Amedeo Marteau, il quale era stato incaricato di una missione di studio sulla quistione della strada ferrata del S. Gottardo, ha presentato il suo rapporto al Ministro degli affari esteri. Questo documento è completo in tutti i suoi lati: transito delle mercanzie e dei viaggiatori attraverso la Francia; situazione rispettiva dei porti di Genova e di Marsiglia; commercio generale di scambio tra la Francia e l'Italia. Il rapporto conchiude propugnando l'idea di un traforo delle Alpi tra il S. Gottardo ed il Moncenisio.

Tunnel sotto la Manica. — Da una corrispondenza del *Temps* da Dover sulla visita testè fatta da Lesseps ai lavori del tunnel tra la Francia e l'Inghilterra, ricaviamo i seguenti particolari:

Shakespeare Cliff (la costiera di Shakespeare) si trova a circa un chilometro e mezzo da Dover. Appiè di questa alta costiera, sir Edward Watkin ha fatto scavare il pozzo, nel quale si discende perpendicolarmente come in una miniera. Ma non è che un prologo di un momento: non ci sono che centocinquanta metri di profondità; la navicella, nella quale stanno strette sei persone, scende in 40 secondi, calata da un canapo mosso a vapore. In fondo a questo pozzo si trovano quattro vagoncini, specie di sedioli, che otto minatori trascinano a passo accelerato. L'aria compressa, pompata da una forza di cento cavalli, stabilisce su tutto il tragitto una corrente d' aria gradevolissima in questa stagione. Parecchie persone si immaginavano che si sarebbe stentato a respirare; tutto al contrario, i nostri polmoni si gonfiano di un' aria vivificante, come su una sommità alpestre. Questo sotterraneo meraviglioso ha due metri di altezza, su due ed un quarto di larghezza. Ogni cento metri, una lampada Swan ci rischiara senza abbarbagliarci. Si vedono correre sulle pareti di questa lunga caverna le ombre degli operaj, che trascinano il nostro leggero veicolo Un duca, parecchi lordi ed anche qualche signora non hanno temuto di arrischiarsi nel misterioso regno di Plutone, che cerca estendersi sotto quello di Nettuno.

Eccoci ad una sosta. Il tunnel si ingrandisce, e diventa quasi una sala quadrata. Siamo a mezza strada. Fiori, sempre verdi (*evergreen*), bandiere decorano le pareti, e i viaggiatori si riconfortano con libazioni di vino di Francia. Si riparte poi pieni di entusiasmo per andare fino al punto dove la macchina di perforazione del colonnello Beaumont fa meraviglie. Questa grande trivella a vapore fa un metro all'ora nel calcare grigio impermeabile, che finora si è avuto la buona fortuna di trovare senza interruzione. Sir Edward Watkin dice che le previsioni dei geologi si sono avverate a puntino. Si calcola che fra tre anni gli scavatori dalla parte di Francia e quelli dalla parte d'Inghilterra si incontreranno. Tutti i visitatori sono risaliti entusiasmati.

— Si ha poi da Londra, 5:

La domanda fatta dal Governo alle Compagnie ferroviarie del South Eastern e del Submarin Continental di soprassedere ai lavori del tunnel della Manica, è venuta oggi innanzi la Corte della Cancelleria.

Essendosi impegnate le Compagnie a sospendere i lavori mentre si sta regolando le questioni pendenti tra esse ed il Governo, e ad ammettere l'ispezione dello Stato, l'affare presso la Corte è terminato.

Ferrovia del Pacifico attraverso il Canadà. — È noto che l'Inghilterra fa ora costrurre attraverso il Canadà una grande linea, che col tempo congiungerà forse l'Atlantico ed il Pacifico, e farà concorrenza alla linea del Pacifico tra New-York e San Francisco. I lavori della ferrovia inglese procedono attivamente. Sul Fraser River, nella sezione di 23 miglia a nord-est di Emory, ormai compiuta, hanno lavorato 1,500 uomini per 18 mesi. Si lavora ora alla sezione da Emory alla riviera di Thompson, per una distanza di 50 miglia, e sarà l' opera ferroviaria più difficile e dispendiosa di tutta l'America del Nord. Alcune miglia costeranno 200,000 sterline, e in media sorpasseranno 75,000 sterline, senza contare le rotaie che sono date dal Governo,

Dove la riviera di Thompson si scarica nel Fraser sarà costrutto un ponte di ferro e di acciaio, del costo di 300,000 lire sterline. Gli intraprenditori sperano di compiere in quest' anno un percorso di 120 miglia e di aprirne 50 all'esercizio.

Ferrovie in China. — Scrivono dalla China, che l'Imperatrice reggente ha deciso di far costruire, a spese dello Stato, i due tronchi ferroviarii Pekino-Tientsin e Tientsin-Chefoo, già da più tempo progettati dal Ministero della guerra, escludendo gli imprenditori europei per non accrescere l'influenza degli esteri nell'Impero. Il danaro occorrente verrà ottenuto mediante un prestito da negoziarsi a Londra. Soltanto nel caso che le trattative per tale prestito andassero a vuoto, il Governo chinese verrebbe ad un accordo con Europei pel lavoro delle ferrovie. Si ritiene però che l'assunzione d'un nuovo prestito chinese non incontrerà a Londra grandi difficoltà, avendo la Corte di Pekino finora corrisposto puntualmente a tutti i suoi impegni finanziarii.

Notizie Diverse

Corpo del Genio civile — Il Ministro dei lavori pubblici ha diretto agli Ingegneri-Capi ed ai Commissarii per le ferrovie la seguente circolare:

« Col prossimo mese di agosto entrerà in vigore la nuova legge, ora in corso di pubblicazione, sull'ordinamento del Regio Corpo del Genio civile A norma delle varie disposizioni della medesima, saranno diramate le istruzioni necessarie per la sua regolare applicazione. Intanto, a scanso di inutile affollamento di domande, si avvertono, a mezzo della presente, tutti gli interessati, che la produzione dei titoli da sottoporsi al Comitato per la formazione del ruolo secondo il disposto dell'art. 43, dovrà farsi soltanto a richiesta del Ministero, nel modo e nel tempo che di mano in mano verranno indicati agli Ufficii. Si dichiara nulla ogni altra forma d'invio, ed alle raccomandazioni non sarà data veruna risposta ».

Sugli appalti d'opere pubbliche. — L'*Araldo* annuncia che il Ministro dei lavori pubblici, uniforman-

dosi ad una sentenza della Corte di Cassazione di Roma, ha stabilita la massima, che l'art. 344 della legge sui lavori pubblici, pel quale gli appaltatori sono obbligati ad assoggettarsi, sino alla concorrenza del quinto del prezzo d'appalto, ed alle stesse condizioni del loro contratto, all'aumento od alla diminuzione delle opere in corso di esecuzione, non dà agli appaltatori stessi alcun diritto ad essere preferiti per l'esecuzione delle maggiori opere che dovessero eseguirsi in più delle appaltate, ma non oltre il limite del quinto dell'importo dell'asta.

L'Amministrazione è sempre perfettamente libera di affidare a cui meglio creda l'esecuzione delle opere, che si riconosca doversi eseguire in aggiunta a quelle appaltate.

Lavori edilizii in Roma — Leggesi nella *Libertà*, del 7 corrente:

Il Prefetto ha scritto al Sindaco per partecipargli che il Governo ha finalmente stabilito che il nuovo grande Ospedale militare sia costruito nei terreni della villa Casali e sue adiacenze al monte Celio, in vicinanza di S. Stefano Rotondo.

Con questa deliberazione è assicurata la continuazione della costruzione del nuovo quartiere al Celio, e ne va data lode al Ministero per l'ottima scelta fatta. Ma sarebbe oramai tempo che il Ministero, come ha fatto per l'Ospedale militare, facesse anche per il Palazzo di giustizia, e trovasse il modo di risolvere egualmente la questione.

Coll'ultimo voto del Consiglio comunale, oramai non vi ha più dubbio che il nuovo Palazzo dovrà sorgere nei Prati di Castello. Ora, perchè l'on. Ministro di grazia e giustizia non trova modo di accomodarsi con tante proposte, che gli sono state fatte? Se l'on. Zanardelli ci mette un po' di buona volontà, ben presto il quartiere dei Prati di Castello vedrà sorgere sui terreni demaniali il nuovo Palazzo di giustizia, come il Celio in breve tempo vedrà il nuovo Ospedale militare.

Miniere di piombo argentifero e di lignite — Scrivono da Siena al *Sole*, che a Spannocchia si sono trovate le tracce di miniere di galena e lignite, che potrebbero essere molto vantaggiosamente usufruite; perchè, oltra alla vicinanza fra loro, si potrebbe rendere i forni ignivori, guidando dentro i medesimi i prodotti gazosi, e così impiegare utilmente il combustibile nella riduzione della miniera di piombo argentifero ed antimonioso.

La distanza fra la miniera di lignite e quelle del piombo non è, infatti, che di 500 metri circa; e, per presentare qualche dato relativo alla loro ricchezza, daremo i risultati delle analisi fatte dal saggiatore perito del Commercio di Marsiglia, signor Girardis. Secondo questi, sopra due campioni di minerale di piombo antimonioso scavato in quelle miniere, appartenenti al conte Spannocchi, si ebbe dal 1°: piombo duro chilogrammi 38, argento grammi 163; dal 2°: piombo duro chilogrammi 40, argento 38 grammi.

Ecco poi il risultato dell'analisi fatta sulla lignite di Spannocchia dal direttore dello Stabilimento Paoli di Firenze, signor Brucalassi, distinto chimico: sopra 100 parti di lignite, se ne ebbero 93.707 di materie combustibili, 781 di potassa, e 5,512 di materie insolubili.

Si noti inoltre che venti oncie della stessa lignite ne diedero 9 di liquido bituminoso, contenente creosoto, eupione e paraffina, con altre materie empireumatiche, 9 di carbone residuo, e 2 di vapori acquosi con gas illuminante.

Chi vuol avere altre informazioni in proposito non ha che a dirigersi al conte Spannocchi a Siena.

Ventilatore idropneumatico. — Leggesi nel *Sole* di ieri:

Domenica il Prefetto di Milano, comm. Basile, portavasi presso la Fabbrica di carrozze Belloni, in via Solferino, per vedervi in azione un nuovo trovato, destinato a recare grandi vantaggi a molte industrie, nonchè all'igiene della respirazione.

Parliamo del *ventilatore idropneumatico* inventato da Pietro Molinari di Cremona, la cui recente applicazione alla aereazione delle miniere ed all'alimentazione delle fucine è ormai un fatto compiuto, di successo incontestabilmente certo.

Nella Fabbrica Belloni, il ventilatore Molinari alimenta dieci fuochi di fucina colla forza motrice di un uomo.

Assistevano alla visita, oltre il Prefetto, parecchi egregi cittadini, e fra questi i signori prof. Archimede Sacchi, Emilio Osculati, ing. Castiglioni, ing. Margutti, ing. Toni, Paolo Porta, nonchè diversi fra i principali fabbricatori di carrozze e fabbri della nostra città.

L'ing. Toni spiegò l'ingegnoso e semplice congegno agli intervenuti, i quali poterono indistintamente convincersi della somma e svariata sua utilità pratica. Al bravo Molinari espresse la sua viva soddisfazione anche il Prefetto.

Ufficii telegrafici. — Il 1° corrente in Montecorvino Rovella (provincia di Salerno), ed il 4 in Paliano (prov. di Roma), è stato aperto un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Il telefono a Genova. — Leggiamo nel *Corriere Mercantile* del 10:

Si lavora alacremente per stabilire le comunicazioni telefoniche fra Genova e Sampierdarena.

La notizia che finalmente il Governo è disposto a concedere l'esercizio del telefono fra città e città, ha risvegliato d'un tratto l'attività delle nostre Società telefoniche, di guisa che nello spazio di una settimana esse hanno quasi ultimate le linee di allacciamento.

Il telefono in Svizzera. — Leggiamo nella *Gazz. Ticin.* del 6:

La Risoluzione concernente l'impiego, in via di prova, del telefono per le ferrovie economiche, dice: « Il Dipartimento delle poste e delle ferrovie è autorizzato ad ammettere per il servizio della linea delle ferrovie economiche l'introduzione e l'uso del telefono al posto del telegrafo elettrico comune. In ogni caso, la concessione deve aver cura di riservare, per le necessarie costruzioni e nelle prescrizioni del servizio, che se la prova col telefono riuscisse sfavorevole, oppure producesse degli inconvenienti, potrà esser chiesta in ogni tempo la sua sostituzione cogli apparati telegrafici comuni ».

Buoni postali francesi. — Il *Journal Officiel* ha testè pubblicato il testo della legge per la creazione dei buoni postali a somme fisse.

I buoni saranno di 5 categorie, e cioè da fr. 1-2-5-10 e 20; per i buoni da un franco sino a 5, il diritto da pagarsi sarà di 5 centesimi, di 10 per quelli da 10 franchi, e di 20 per quelli da 20. Però questi diritti potranno, con decreto, ridursi in seguito a 5 centesimi par i buoni sino a 10 franchi, ed a 10 per quelli da 20.

Per poter essere pagati, i buoni debbono recare scritto nello spazio a ciò destinato il nome e l'indirizzo della persona, nelle cui mani il pagamento deve essere effettuato, e l'invio di un buono postale senza indicazione di nome in lettera non raccomandata, è punibile con ammenda da fr. 50 a 500.

Sono validi per tre mesi, e possono essere rinnovati mediante il pagamento di altra tassa.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii non figurarono che scarsamente sul mercato nella scorsa settimana, ma per contro non ebbero a patire nessuna iattura. Le Azioni della Società delle Meridionali si aggirano sul 471, ovvero sul 459, senza la cedola; le Obbligazioni relative invariate a 276.50, ed i Buoni a 536 ex coupon. — Le Sarde, serie A, si tennero nominali sul 272; quelle della serie B sul 269 ex coupon; le altre, della serie C, sul 271.

Le Palermo-Trapani rimasero a 277.50 quelle della 1ª emissione, e quelle della 2ª a 271; le Pontebbane invariate sul 428. Le Azioni Ferrovie Romane molto offerte, e da ciò la loro scesa da 154 a 149, senza compratori.

ESTRAZIONI

Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde. — La Direzione generale annuncia che il 20 giugno p. p., in una sala della Direzione medesima in Roma, ebbe pubblicamente luogo la prima estrazione a sorte di 20 Obbligazioni della emissione 1882, avente diritto al rimborso, a datare dal 1° del p. v. ottobre.

Obbligazioni estratte:

dal N.	al N.	dal N.	al N.	dal N.	al N.	dal N.	al N.
4236	4240	4311	4315	5421	5425	8626	8630

Il pagamento del rimborso di dette Obbligazioni estratte sarà fatto a cura del R. Governo, e per conto della Compagnia, presso tutte le Tesorerie provinciali del Regno, in L. 500 per cadauna Obbligazione; ed i portatori di esse dovranno, a partire dal 1° p. v. ottobre, presentare i titoli corredati di tutte le cedole non scadute, cominciando da quella avente scadenza al 1° aprile 1883.

Il pagamento della cedola n. 2 delle Obbligazioni suddette scadente al 1° ottobre p. v. sarà annunziato con avviso speciale.

CONVOCAZIONI.

Società edificatrice di case per la classe povera e laboriosa — Gli azionisti sono convocati in adunanza generale pel giorno 16 corr. in Roma (Cassa risparmio), pel resoconto del Consiglio d'amministrazione della gestione 1881, per approvazione del bilancio 1881 e rapporto di sindacazione, e per la nomina di consiglieri e sindacatori.

Società anonima per la ferrovia Sassuolo-Modena-Mirandola e Finale — Gli azionisti sono riconvocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 20 corr. in Modena, sede sociale, per la relazione dei revisori sul bilancio 1881 ed approvazione del medesimo, per comunicazione della deliberazione del Consiglio sulle medaglie di presenza ai consiglieri, e per la nomina di 4 membri del Consiglio.

VERSAMENTI

Società anonima per la ferrovia Sassuolo-Modena-Mirandola e Finale — Gli azionisti sono invitati a versare pel 25 corr. il 1° decimo sulle Azioni rispettive, decontando sul medesimo gl'interessi scaduti col 30 giugno sulle somme versate, in L. 1.55 per Azione. Il versamento è da farsi in Modena presso la sede sociale, o in Milano presso Figli Weill Schott e C.

Avvisi d'Asta

Il 18 corr., presso la Prefettura di Rovigo, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto dei lavori di rialzo a definitiva sistemazione d'argine e banca sinistra di Po, sulla località Froldo Stienta, in Comune di Stienta, sull'importo di L. 43.911.80, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 90 giorni dalla consegna. Deposito interinale L. 2,500, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue in valuta legale o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Arezzo, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori d'ampliamento del 2° recinto di colmata dello allacciante di sinistra nelle provincie di Arezzo e Siena, circondarii di Arezzo e Montepulciano, per il presunto importo di L. 53.330. Deposito cauzionale L. 3,000 in numerario o biglietti di Banca.

— Il 19 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Cosenza, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di complemento del tronco di strada provinciale, compreso fra Sant'Agata d'Esaro e la Sella di Massapollo, della lunghezza di m 5,053.70, pel presunto importo di L. 272,680. Lavori da eseguire entro due anni dalla consegna. Deposito interinale L. 15,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Genova, si terrà un'asta per l'appalto delle opere di fortificazione a difesa del passo di Melogno, per l'importo di L. 2,344,000. Deposito cauzionale L. 234,000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero medesimo e presso la Prefettura di Reggio Calabria, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della manutenzione (dalla consegna al 31 marzo 1891) del 1° e 2° tronco della strada nazionale delle Calabrie, fra la spalla destra del ponte sul fiume Mesima ed attraverso di Bagnara, della complessiva lunghezza di m. 39.573, sull'annuo canone di L. 22,321.61, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 4,000, cauzione definitiva eguale alla metà dell'annuo canone deliberato, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Il 21 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Torre Annunziata, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di 32,000 sbarre in acciaio per casse da fucili (mod. 1870) fucinate, per l'importo complessivo di L. 80,000. Consegna entro 120 giorni in 4 rate eguali, di cui la prima entro 60 giorni, e le altre di 20 in 20 giorni successivi. Deposito cauzionale L. 8,000 in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Napoli, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione di diversi fabbricati nel poligono d'artiglieria in Persano, sull'importo di L. 60,720, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito cauzionale L. 6,200 in contanti o rendita D. P.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Direzione delle costruzioni del 2° Dipartimento marittimo (Napoli), si accettano le offerte di ribasso non minore del ventesimo per l'appalto della fornitura di una muta di sei caldaie (tipo *Roma*) e relativi accessorii, sull'importo complessivo di L. 303,970.44. così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito interinale lire 34,000 in numerario o rendita D. P., cauzione definitiva personale valida con approbatore.

— Il 22 detto mese, presso il Ministero di grazia e giustizia in Roma, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione di un piccolo braccio di fabbrica nella parte settentrionale del Palazzo di Firenze, nei locali verso il giardino, sull'importo di L. 26,611.40, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro un anno dalla consegna. Deposito interinale L. 1,500, cauzione definitiva L. 3,000, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Il 24 detto mese, presso la Prefettura di Piacenza, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di sistemazione dell'arginatura del Mezzano Vigoleno, nel 2° circondario del Po in Comune di Calendasco, per la presunta somma di L. 79,000. Lavori da eseguire entro 120 giorni dalla consegna. Deposito interinale L 2,500, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in denaro, biglietti di Banca o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Verona, si terrà una seconda asta (deserta la prima) per l'appalto della costruzione di un magazzino da polveri nel Serraglio presso Mantova, per l'importo di L. 60,000. Lavori da eseguire entro 180 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 6,000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Consorzio, residente in Udine, per la costruzione del ponte sul Cormor sulla strada Udine-San Daniele, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del detto ponte in muratura e relativi accessi, per la complessiva somma di L. 64,170. Lavori da eseguire entro 300 giorni dalla consegna. Deposito interinale e cauzionale L. 6,000, oltre L. 1,600 per spese d'asta e contratto, tutte in numerario o biglietti di Banca o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un edificio ad uso di pubblici Ufficii nell'isolato Sant'Obertino, sull'angolo delle vie Bellezia e Corte d'appello, per il presunto importo di L. 250,000. Lavori da eseguire entro il settembre 1884. Deposito interinale e cauzionale L. 25,000 in denaro o rendita D. P.

G. PASTORI *Direttore-proprietario, responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

PRODOTTI APPROSSIMATIVI MENSILI

di aprile 1882
e confronto coi definitivi di aprile 1881.

	1882	1881	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio	3.571	3,567	4	—
Media in esercizio	3.571	3,567	4	—
Viaggiatori	3,845,276.55	3,640,858.92	204,417.63	—
Bagagli e cani	169,495.98	178,481.82	»	8,985.84
Merci a grande velocità	949,007.79	811,931.93	137,075.86	—
Merci a piccola velocità	4,721,495.03	4,679,636.90	41,858.13	—
Totale dei prodotti ferroviari	9,685,275.35	9,310,909.57	374,365.78	—
Navigazione sul lago di Garda	8,157.65	9,499.15	»	1,341.50
Totale del mese	9,693,433.—	9,320,408.72	373,024.28	—

PRODOTTI *dal 1° gennaio al 30 aprile.*

	1882	1881	AUMENTO	DIMINUZIONE
Viaggiatori	12,693,652.—	12,003,477.31	690,174.69	—
Bagagli e cani	543,569.11	521,293.05	22,276.06	—
Merci a grande velocità	3,231,907.50	3,035,754.23	196,153.27	—
Merci a piccola velocità	18,662,241.47	17,597,910.30	1,364,331.17	—
Totale dei prodotti ferroviari	35,431,370.08	33,158,434.89	2,272,935.15	—
Navigazione sul lago di Garda	32,038.35	32,453.85	»	415.50
Totali dal 1° gennaio	35,463,408.43	33,190,888.74	2,272,519.69	—

PRODOTTI *per chilometro (esclusa la navigazione)*

	1882	1881	DIFFERENZA in confronto col 1881	Per cento
Prodotti del mese di aprile	2,712.20	2,610.29	+ 101.91	+ 3.90
Prodotti totali	9,921.97	9,295.89	+ 626.08	+ 6.73

Strade Ferrate Meridionali

24ª Settimana. — *Dall'11 al 17 giugno* 1882.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Rete Adriatica e Tirrena			
Prodotti settimanali 1882	1,539.—	472,327.96	306.91
Settimana corrisp. nel 1881	1,446.—	485,771.29	335.94
Differenze nei prodotti della settimana 1882	+ 93.—	— 13,443.33	— 29,03
Introiti dal 1° gennaio 1882	1,519.25	10,589,924.42	6,970 49
Introiti corrisp. nel 1881	1,446.—	10,942,709.94	7,567 57
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1882	+ 73.25	— 352,785.52	— 597.08
Rete Calabro-Sicula			
Prodotti settimanali 1882	1,338.—	203,973.50	152.45
Settimana corrisp. nel 1881	1,307.—	193,000.58	147 67
Differenze nei prodotti della settimana 1882	+ 31.—	+ 10,972.92	+ 4.78
Introiti dal 1° gennaio 1882	1,338.—	5,302,507.95	3,963.01
Introiti corrisp. nel 1881	1,282 06	5,201,147.84	4,059.21
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1882	+ 55.94	+ 98,360.11	— 96.20

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di maggio 1882
(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	30,279,52	11,474,65	8,574,83
Piccola Velocità	8,930,89	542,31	4,625,39
Totali	39,210,41	12,016 96	13,200,22

Strade Ferrate Romane

14ª Settimana — *Dal 2 all'8 aprile* 1882.
(colla deduzione dell'Imposta Governativa.)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana	1,681	660,698.98	20,494.18
Settimana corrisp. del 1881	1,681	698,194.84	21,657.27
Differenza in più	—	—	—
Differenza in meno	—	37,495.86	1,163.09
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 15 aprile 1882	1,681	8,819,934.48	18,239.—
Periodo corr. 1881	1,681	9,075,402.—	18,767.29
Aumento	—	—	—
Diminuzione	—	255,467.52	528.29

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti del mese di dicembre 1881.
(depurati dalle tasse governative).

QUALITA' DEI TRASPORTI	LINEA VICENZA-SCHIO Importo	LINEA TREVISO-VICENZA e PADOVA-BASS. Importo	LINEA CONEGLIANO-VITTORIO Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori	9,319.09	32,327.74	3,791.01	45,437.84
Bagagli e cani	109.76	535.22	78.91	723.92
Merci a grande vel.	1,069.45	5,006.78	2,077 25	8,153.48
Merci a piccola vel.	10,914.96	31,205.73	2,726.30	44,846.99
Introiti diversi	533.58	1,020.07	381.58	1,935.23
Totale	21,946.81	70,095 54	9,055 08	101,097.46

ANNUNZI

Onorificenze — Medaglia d'Oro: Parigi 1878 — Milano 1881 — Bergamo 1878 — Cremona 1880
Medaglia d'argento: Parigi — Milano — Venezia — Bergamo
Medaglie di Bronzo: Parigi — Firenze — Padova — Forlì

SOCIETÀ ITALIANA
DEI
CEMENTI E DELLE CALCI IDRAULICHE
CON OFFICINE
IN BERGAMO — SCANZO — VILLA DI SERIO — PRADALUNGA
COMENDUNO E PALAZZOLO SULL'OGLIO

QUADRO DEL CONSUMO DAL 1864 AL 1881

ANNI	QUINTALI	ANNI	QUINTALI
1864	16,000	1873	363,000
1865	20,000	1874	329,000
1866	70,000	1875	336,000
1867	40,000	1876	403,000
1868	72,000	1877	516,000
1869	92,000	1878	391,000
1870	75,000	1879	329,000
1871	86,000	1880	462,000
1872	229,000	1881	593,000

Marca di Fabbrica

PREZZI DEL CEMENTO E DELLA CALCE

ALLA STAZIONE DI BERGAMO		al quin.	
Cemento idr. a lenta presa	L.	1	80
Detto a rapida presa	»	3	»
Detto a rapida presa (Qual. sup.)	»	4	»
ALLA STAZIONE DI PALAZZOLO		**al quin**	
Calce idr. di Palazzolo	L.	2	50
Cemento idr. Portland	»	5	»
Detto Portland (Qual. sup.)	»	7	»

Rivolgersi alla Direzione della Società — BERGAMO.

Medaglia del Progresso, Vienna — Diploma II. Grado, Torino — Menzione Onorevole, Verona

---

In seguito alla Convenzione preliminare in data 22 aprile 1881, ratificata e resa esecutoria dall'Assemblea generale straordinaria (del 18 giugno 1881) degli Azionisti dell'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni Metalliche:

Gli Stabilimenti Meccanici di Savona

DELLA DITTA

GALOPIN-SUE, JACOB E C.

sono diventati di proprietà assoluta della

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA
DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta e rappresentata dal sig. comm. ing. A. COTTRAU ed avente la sua Sede e Direzione in Napoli, 24, Via Medina.

Dall'Art. 5 della suddetta Convenzione 22 Aprile 1881, risulta anche che i sigg. *P. De Saugy*, *A. Galopin-Sue* e *L. Jacob* già Socii ed unici rappresentanti della Ditta *A. Galopin-Sue, Jacob e C.* si sono interdetti formalmente per uno spazio minimo di tempo di cinque anni di assumere direttamente od indirettamente od anche d'interessarsi in qualsiasi Impresa od appalto relativo a *Ponti, Tettoie, fondazioni all'aria compressa, caldaie e materiale mobile, fisso, di armamento per ferrovie e Tramways.*

COSTRUZIONI METALLICHE E FONDERIA

G. ROCHETTE E C.

TORINO, via Cigna, N. 1. — VALDOCCO

Macchine varie — Turbine — Ruote idrauliche — Trasmissioni — Caldaie a vapore — Torchi idraulici — Torchi da vino — Pompe — Getti in ghisa.

Lavori per Strade ferrate e Imprese di costruzioni — Scambi e crociamenti — Ruote di Vagoni — Vagonetti — Piattaforme — Ponti — Tettoie, ecc. ecc.

Macchine per Cartiera e Ceramica

Ufficio tecnico per studii, progetti ed impianti

Materiale d'occasione: Macchine fisse, locomotive, locomobili, caldaje, piattaforme, grù, pompe centrifughe e Letestù, ecc.

FONDERIA E COSTRUZIONI IN FERRO

TORINO — VIALE STUPINIGI, 3

COURTIAL E C.ia

(Già Socio del fu cavaliere G. ROCHETTE)

Getti ghisa di qualunque genere, sino a 10 tonn. di peso eseguiti dietro modelli o disegni.

Costruzione di Materiale per Strade Ferrate, Tramvie e Imprese Costruttrici — Tettoie — Ponti — Gru da pesi — Cavalletti per alzare locomotive — Gru idrauliche — Serbatoj in lamiera — Cancelli in ferro — Parapetti — Segnali a distanza — Vagonetti in ferro ecc. ecc. — Macchine varie.

D'OCCASIONE: Macchine fisse, locomobili, caldaie, e materiali vari.

SOCIETÀ NAZIONALE
DELLE
OFFICINE DI SAVIGLIANO

COSTRUZIONE E RIPARAZIONE
DI MATERIALE MOBILE E FISSO PER FERROVIE E TRAMVIE

Ponti, Tettoie e Costruzioni Meccaniche

MEDAGLIA D'ORO ALL'ESPOSIZIONE DI MILANO

Indirizzare la corrispondenza alla Direzione in Savigliano od all'Ufficio in Torino, 67, Corso Vittorio Emanuele II.

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Romane volendo procedere all'ampliamento e sistemazione del piazzale nella Stazione d'Incisa apre una gara a schede segrete fra coloro che volessero concorrervi.

Il Capitolato, registrato a Firenze il 23 corrente al N. 2610 ed al quale sono annesse quattro tavole di disegni, sarà ostensibile nell'Ufficio dell'Ingegnere Ispettore Capo della 2ª Sezione del Mantenimento, situato alla Stazione Centrale di Firenze.

Ogni concorrente, per essere ammesso alla gara, dovrà depositare nella Cassa Centrale dell'Amministrazione in Firenze, a titolo di cauzione provvisoria, L. 4000 in danaro o in rendita del valore corrispondente al corso del giorno, in Cartelle del Debito Pubblico Italiano al portatore, od in titoli della già Società delle Strade Ferrate Romane direttamente garantiti dallo Stato.

Ogni concorrente dovrà presentare alla Direzione Generale la sua offerta firmata, redatta in carta da bollo di una lira, con la indicazione del ribasso offerto, non più tardi delle ore 12 meridiane del giorno 12 Luglio.

La busta contenente l'offerta dovrà, oltre la firma del concorrente, portare l'indicazione:

Offerta per i lavori di ampliamento della Stazione d'Incisa.

Insieme all'offerta quei concorrenti, che non avessero in corso o già eseguiti dei lavori per conto dell'Amministrazione, dovranno presentare un Certificato di idoneità di data recente e rilasciato da un Ingegnere Capo delle Ferrovie Italiane o del Genio Civile o di Ufficio Tecnico Provinciale.

L'Amministrazione si riserva piena libertà di scegliere fra gli offerenti, quello che crederà preferibile sotto tutti i rapporti, quand'anche questi non avesse offerto il maggior ribasso e ciò senza alcun obbligo di dichiararne i motivi; essa si riserva del pari la facoltà di rifiutare anche tutte le offerte, volendo restare perfettamente libera.

L'aggiudicazione definitiva dell'accollo s'intende però subordinata alla sanzione del R. Governo.

Firenze, 4 Luglio 1882.

LA DIREZIONE GENERALE.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA
DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall'Ing. Comm. **ALFREDO COTTRAU**

SEDE E DIREZIONE:

NAPOLI, 24, Strada Medina — Opificii in CASTELLAMMARE DI STABIA e SAVONA

Principali lavori eseguiti, in corso di esecuzione, od assunti, dal Gennaio 1871 *al Giugno* 1881

Lavoro	Committente	Lunghezza metri
Ponte sul *Tanagro*	Municipio di Sicignano	30
Id. sul *Fella*	» di Moggio Udinese	36
Id. sul *Salso* (A) in Licata	» di Licata	106
N. 5 viadotti sullo stradone delle *Mura*	» di Firenze	212
Ponte sul *Monticano* a San Martino	» di Conegliano	23
Id. sull'*Arno* in Pisa (B)	» di Pisa	107
N. 3 ponti sul *Busento* e sul *Crati*	» di Cosenza	114
Ponte *Sisto* sul Tevere in Roma (allarg.)	» di Roma	100
N. 2 ponti sull'*Adige* (A) (B)	» di Verona	343
Ponte sul *Fellicosalo* presso Modena	» di Fanano	27
Id. Strada *Stazione Montaguto*	» di Panni	16
Id. sul *Mallero*	» di Sondrio	30
Id. sul *Titerno* (rist.)	» S. Lorenzello	27
Id. sul *Mangari*	» di Pizzo	11
N. 5 ponti sul *Lambro*, sull'*Adda*, ecc.	Provincia di Milano	298
N. 2 ponti sull'*Agragas* e *Pandolfina*	» di Girgenti	26
Ponte sul *Crostolo*	» di Reggio Emilia	36
N. 4 ponti sul *Gallico*, *Scaccioti* e *Catona* (rist.) e *Stilloro*	» di Reggio Calabria	210
N. 12 ponti sul *Senorbi*, *Segario*, *Arcidano*, *Scaffa*, *Tirso* e *Strada Playa*	» di Cagliari	313
Ponte sul *S. Giovanni* ad Intra	» di Novara	84
N. 3 ponti sul *Sabato* e *Salzola*	» di Avellino	63
Ponte sul *Liri* presso S. Giorgio	» di Caserta	53
Id. sul *Reinello*	» di Benevento	19
Id. *Canale Sifone*	» di Salerno	21
Id. sulla *Nera*	» di Umbria	17
Id. sull'*Astico* a Caltrano	» di Vicenza	24
Id. sull'*Albula*	» di Ascoli Piceno	20
N. 2 ponti sull'*Alcaringi* e *Bottone* e sul *Volturno*	» di Campobasso	71
Ponte *Fossa Marina* (Argenta)	» di Ferrara	27
Id. sul *Delmona*	» di Mantova	8
N. 3 ponti sull'*Ufente*, *Schiazza* e *Roccagorga*	» di Roma	51
N. 2 ponti sul *Brembo* (B) e sull'*Imagna*	» di Bergamo	121
N. 2 ponti sul *Cordevole*	» di Belluno	60
N. 9 ponti sul *Corace*, *Alli*, *Simmari*, *Crocchio*, *Tacina*, *Neto*, *Mesamo* e *Merapotamo* e *Fiume Grande*	» di Catanzaro	904
N. 7 ponti per strade provinciali	» di Messina	272
Ponte sul *Velino*	» di Aquila	23
Id. sul *Musone*	» di Padova	14
Id. sul *Cassibile*	» di Siracusa	32
N. 2 ponti per le Regie Caccie	Ministero della Real Casa	15
N. 5 ponti sul *Piave*, *Volturno*, *Stillaro*, *Brenta* (B) e *Fiumarella*	Ministero dei Lavori Pubblici	294
N. 2 ponti mobili, Fortificazioni di Spezia	» della Guerra	11
N. 10 ponti sul *Fella*, sul *Dogna*, *Patoco*, *Lavaz*, ecc. ecc., a *Muro* e *Piazzale Pontebba*	Ferr. Udine-Pontebba	591
N. 2 Soprapassaggi	» Milano-Rho-Vigevano	24
N. 7 Viadotti e Ponticelli	» Saronno-Varese	390
N. 9 ponti e ponticelli, per la	» Milano-Erba-Saronno	46
Ponte sull'*Adda*	» Monza-Calolzio	108
Id. sull'*Oglio*	» Cremona-Mantova	128
N. 29 ponti, per la	» Mantova-Modena	529
Soprapassaggio	» Torino-Rivoli	13
Ponte sul *Ticino* a *Sesto-Calende* (G)	» Novara-Pino	265
N. 11 ponti, con rafforzamenti, per la	» Pisa-Colle Salvetti	136
N. 9 ponti, per la	» Asciano-Grosseto	134
Ponte sul *Serchio* (G) e *Cavalcavia*	» Pisa-Spezia	85
Ponte sul *Tevere* (C) sotto Giove e 8 ponticelli	» Firenze-Roma	322
Ponte sul *Marmolajo*	» Roma-Livorno	46
» *Cavalcavia* sulla Ferr. di Carrara	» Livorno-Genova	7
N. 15 ponti e ponticelli (allarg.)	» Livorno-Firenze	510
Ponte sul *Rivo Galera*	» Fiumicino-Pontegalera	24
Ponti sui canali di *Pollena* e *S. Marco*	» Napoli-Castellammare	22
N. 4 ponti sul *Sacco* e *Pomerio*	» Roma-Napoli	95
N. 15 ponti sul *Pescara* (B), *Aterno* ecc.	» Pescara-Aquila	117
N. 2 Ponticelli per la	» Aquila-Rieti	7
N. 7 ponti diversi, per la	» Laura-Avellino	111
N. 25 ponti sul *Tanagro*, *Sele*, *Platano*	» Eboli-Picerno	1021
Viadotto sul *Pantano* e N. 4 ponticelli	» Picerno-Potenza	97
Ponte sul *Basento* (B) a Bernalda	» Torremare-Pisticci	83
Ponte sul *Vella* e 30 ponticelli diversi	Ferr. Pisticci-Grassano	314
N. 12 ponti sul *Basento* e ponticelli	» Grassano-Trivigno	255
N. 4 ponti (diramazione *Lago di Como*)	» Alta Italia	35
N. 10 travate nuove e varii ponticelli	Ferr. Taranto-Reggio	141
Ponte sul *Canalello* (G)	» Id.	28
N. 21 ponti e ponticelli	» Trivigno-Potenza	85
N. 10 ponti e ponticelli	» Taranto-Strongoli	204
Ponti sul *Neto* (A) e sul *Passovecchio* e N. 12 ponticelli	» Strongoli-Cotrone	264
N. 17 ponti, per la	» Strongoli-Catanzaro	592
N. 18 ponti, per la	» Catanzaro-Soverato	482
N. 29 ponti e ponticelli, per la	» Soverato-Assi	798
N. 47 ponti e ponticelli, per la	» Assi-Reggio	1322
N. 39 ponti e ponticelli, per la	» Buffaloria-Cosenza	601
N. 2 viadotti delle *Fontane* e *Agragas* (D)	» Porto Empedocle-Girgenti	195
Ponte sul *Platani* e N. 16 ponticelli	» Girgenti-Campofranco	252
N. 5 ponticelli, per la	» Campofr.-Passofonduto	21
N. 13 ponticelli, per la	» Campofranco-Lercara	313
N. 2 ponticelli per la	» Favarotta-Canicattì	12
N. 21 ponti e ponticelli per la	» Diramazione Vallelunga	162
Ponte sul *Morello*	» Lercara-Catania	17
N. 2 sul *Simeto* e *Gurnalunga*	» Catania-Messina	175
Ponte sul *S. Leonardo*	» Catania-Siracusa	55
N. 37 ponti e ponticelli per la	» Palermo-Trapani	459
N. 3 ponticelli per le Ferrovie Sarde	» Oristano-Giara	21
N. 2 sul *Cerrifita* e sul *Tacina*	Impresa Greco-Allegrini	77
Id. sul *Vigneria*	R. Miniere dell'Isola d'Elba	72
Id. sull'*Anitrella*	Società Cartiere Meridionali	25
Id. sul *Liri* presso Isola	Cartiera del Sig. Courrier	12
Ponte *Fesca* e Viadotto pei	*Tramways* di Bari	17
Id. sul *Carioni* e ponticello *Carriona*	Ferr. privata Cave di Carrara	49
Id. *Groppeli* sul *Carriona*	Ditta Walton e Nepoti	13
Id. sul *Tevere* a Ripetta in Roma (C)	Società del Ponte di Ripetta	101
Id. sul *Soleo*	Impresa Castelli	32
Viadotto *Rio Genil* (E) e N. 6 ponticelli	Ferr. Malaga-Siviglia (Spagna)	153
N. 219 ponticelli e travature	Per diversi	2282
N. 18 ponticelli (F)	Ferr. Campofr.-Serradifalco	251
Ponte sul Ticino a Sesto Calende (C)	» Novara-Pino	267

TOTALE: 1213 Ponti della lungh. totale di Metri **22,686**

Lavoro	Committente	Superficie coperta M.Q.
Tettoie delle Stazioni di *Foggia*, *Bari* ed *Ancona*	Ferr. Meridionali	13835
Id. nell'*Arsenale di Napoli*	Ministero della Guerra	534
Id. dello *Stabilimento Visconti*	Ditta Visconti-Modrone	202
Id. del *Politeama di Palermo*	Società Galland	1,990
Tettoie del nuovo *Gassometro di Roma*	Società Anglo-Romana	1935
Id. del *Tivoli di Monte Mario*	Società di Monte Mario	615
Id. delle *Stazioni di Brescia* e *Pavia*	Ferrovie Alta Italia	5511
Id. della *Stazione di Cagliari*	Ferrovie Sarde	1200
Id. per l'*Esposizione di Belle Arti*	Comitato Belle Arti in Napoli	1670
Id. in *Avellino*	Provincia di Avellino	102
Id. delle *Stazioni di Messina e di Catania* e *Torneria di Messina*	Ferrovie Calabro-Sicule	2000
Id. delle *Rimesse Locomotive id.*	» Id.	709
Id. per *Offic.* e *Magazzini in Taranto*	Ferrovie Meridionali	3061
Id. del Grande *Albergo del Quirinale*	Commendatore Guerrini	223
Id. pel *Nuovo Palazzo del Ministero Finanze*	Ministero delle Finanze	230
Tettoie dei *Magazzini Generali di Messina*	Impresa Bonanno	8070
Id. pel *Teatro Costanzi in Roma*	Impresa L. Belluni e C.	1030
Pensilina del *Palazzo Quir.* in Roma	Ministero della R. Casa	218
Id. pella *Stazione di Falconara*	Ferrovie Meridionali	221
Id. e Tettoia in Napoli	Società Magazzini Generali	387
Serra nel *R. Parco di Caserta*	Ministero della R. Casa	142
Tettoia e lanternini, per la	Regia Cointeress. dei Tabacchi	65
Pensiline e lanternini per	Particolari diversi	736
Pensiline *Stazioni di Reggio Siracusa Girgenti*	Ferrovie Calabro-Sicule	560
Tettoie e Pensiline	Ferrovia Palermo-Trapani	3900
Tettoia del *Grand-Hôtel*	Grand-Hôtel Napoli	200
Tettoie metalliche per la	Società Napoletana del Gas	792

SUPERFICIE TOTALE COPERTA: M. Q 57,734

Montatura in opera di 15 ponti metallici della Ferrovia Kaschau-Oderberg (Ungheria) e di un ponte a Vienna, della lunghezza complessiva di 833 metri lineari — Fornitura di oltre 31,000 tonn. di ferramenti diversi destinati specialmente a travature per Ponti delle Ferrovie Liguri, rotaie, materiale *fisso*, *mobile* e *minuto* per Ferrovie e tramways; serbatoi, solai metallici, ecc. Oltre un gran numero di lavori in ferro o in ferro e ghisa.

(A) *Con pile e fiancate metalliche* — (B) *Con pile metalliche* — (C) *Con pile fondate ad aria compressa* — (D) *In due campate, con pila di 40 metri d'altezza*
(E) *Con pila tubulare all'aria compressa* — (F) *Di queste travate manca ancora il dettaglio* — (G) *Con pile e spalle fondate ad aria compressa.*

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO XV. Mercoledì 19 Luglio 1882. N. 29.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO.

STRADE FERRATE MERIDIONALI

RELAZIONE *del Consiglio d'amministrazione all'Assemblea generale ordinaria del* 15 *giugno* 1882.

(Continuaz. — V. num. 28).

VI. — *Spese d'esercizio della Rete Meridionale.*

Le spese ordinarie per i chilogr. 1,450.68 esercitati nell'anno 1881, compresa la quota di spese generali dell'Amministrazione centrale, e dedotte le spese relative all'armamento, ascesero in complesso a L. 15,916,094.83, e per chilom. a L. 10,971.47.

Siffatte spese nell'anno precedente erano salite a . . . » 15,541,482.42, e per chilom. a . . » 10,747.91

risulta quindi l'aumento nella spesa complessiva di L. 374,612.41 ossia del 2.41 0|0

e di L. 223.56

ossia del 2.08 per 0|0, nella spesa chilometrica.

Ripartendo quest'ultima spesa, non che quella del treno-chilometro fra i varii rami di servizio, si ottengono i risultati consegnati nel quadro che segue, dove le cifre sono poste a confronto di quelle corrispondenti dell'anno precedente.

DESIGNAZIONE DEL SERVIZIO	SPESA chilometrica		SPESA del treno-chilom.	
	1881	1880	1831	1880
Spese generali dell'Amministrazione centrale......	1,069.45	1,019.63	0,272	0,269
Id. dell'Esercizio.........	390.90	388.72	0,099	0,102
Movimento e Traffico......	3,207.62	2,940.46	0,815	0,775
Trazione e Materiale.......	4,066.53	4,156.86	1,019	1,996
Manutenzione e Vigilanza	1,928.17	1,859.67	0,490	0,490
Spese gen. dei Magazzini.	368.80	382.57	0,093	0,101
	10,971.47	10,747.91	2,788	2,833

Se alle spese ordinarie risultanti in . L. 15,916,094.83
si aggiungono le spese straordinarie e di armamento, che sono salite a . . . . . » 1,686,628.40

si ha per le spese totali di esercizio nell'anno 1881 la somma di . . . . . . L. 17,602,723.23
nell'anno 1880 tale somma fu di . . . . » 16,925,927.02

risulta quindi a carico del 1881 la maggiore spesa di . . . . L. 676,796.21

VII. — *Profitti dell'esercizio della Rete Meridionale.*

I prodotti dell'esercizio, come abbiamo precedentemente veduto, salirono nel 1881 alla somma di L. 24,575,775.29
aggiungendovi gl'introiti diversi, che, fatta deduzione delle perdite, hanno dato, al netto » 404,900.12

si ottiene per il 1881 l'attivo totale di . L. 24,980,675.41
Deducendo il montare delle spese ordinarie e straordinarie, che, come si è visto, è salito . . . . » 17,602,723.23

risulta l'utile netto di . . . . L. 7,377,952.18
Nel 1880 si erano avute. . . . . . . » 7,896,600.75

quindi il minor profitto nel 1881 di . . L. 518,648.57

dovuto per buona parte a maggiori spese straordinarie e specialmente di armamento, nel quale, come fu detto a suo luogo, si è proceduto con qualche larghezza; e per un'altra parte ad aumenti in alcuni rami delle spese d'esercizio, reputati necessarii ad un buon servizio.

VIII. — *Prodotti dell'esercizio della Rete Calabro-Sicula.*

La rete Calabro-Sicula, in seguito dell'avvenuta apertura dei tronchi: da Favarotta a Licata, dalla Stazione al Porto di Reggio, da Roccapalumba a Magazzinazzo, da Magazzinazzo a Marianopoli, e finalmente da S. Caterina alla Galleria di Marianopoli, è cresciuta, nel corso del 1881, di settantatrè chilometri; ma, tenuto conto del diverso tempo di apertura di ciascun tronco, la lunghezza media esercita nell'anno risulta di . . . . chil. 1,301.01

Fatta deduzione delle imposte governative, i prodotti ascesero in complesso per il 1881 a

L. 11,559,932.25, e per chilometro a . . . . L. 8,885.35
Nel 1880, per la lunghezza media di chil. 1,181.07, erano stati di
» 9,534,479.48, e per chilometro di . . . . » 8,072.74
Crebbe dunque il prodotto complessivo di

L. 2,025,452.77, vale a dire del 21.24 per 0[0;
il prodotto medio di . . . . L 812.61
ossia del 10.06 per 0[0.

Contribuirono all'aumento tutte le categorie di trasporti, eccezione fatta di quella degl'introiti diversi; ma più specialmente crebbe la categoria dei viaggiatori, che da sola ha dato il 63.45 per 0[0 dell'aumento totale, come è dimostrato dalla tabella che segue:

CATEGORIE DI TRASPORTO	1881	1880	Aum.	Dimin.
Viaggiatori ordinarii, e militari, ...	5,373,471.38	4,088,294.66	1,285,176.72	»
Trasporti a P. V.	989,300.80	734,206.29	225,094 5!	»
Trasporti a G. V.	4,833,254.97	4,164,372.35	668,882.62	»
Introiti diversi	329,028.85	515,533.96	»	186,505.1'
Telegrammi	34,876.25	32,072.22	2,804.03	»
			2,211,957.88	186,505 .1
Risulta l'aumento nel 1881 di . . . . L.			2,025,452.77	

La diminuzione nella categoria degl'introiti diversi vuolsi attribuire a minori trasporti per conto delle costruzioni.

L'apertura dell'intera linea di Potenza, lo estendersi di quelle della Sicilia e il progressivo svolgersi del traffico su tutte le linee hanno fatto sì, che esse, quante sono, si trovino in aumento; e ciò è fatto chiaro dalla tabella qui appresso:

LINEE IN ESERCIZIO	Lunghezza media 1881	Lunghezza media 1880	Prodotto medio chilometro 1881	Prodotto medio chilometro 1880	Aumento nell'anno 1881 in confronto del 1880	Dim.
Linee Calabresi.						
Taranto-Reggio . . . . / Buffaloria-Cosenza	541.40	542.—	5,815.11	4,545.16	1,269.95	»
Eboli-Potenza-Metaponto	193.—	135.85	5,305.96	4,5[illegible]1.23	774.73	»
Linee Siciliane.						
Palermo-Catania . . . . . / Porto Empedocle	312.42	329.22	14,676.02	13,182.53	1,193.49	»
Messina-Catania	95.—	95.—	16,863.39	16,638.71	224.68	»
Catania-Siracusa	87.—	87.—	4,861.15	4,448.73	412.43	»
Canicatti bivio-Licata . .	47.19	—	5,625.24	»	5,625.24	»

Il numero dei viaggiatori è salito nell'annno 1881 a 2,507,032
era stato nel 1880 di 2,194,214

quindi l'aumenlo di viaggiatori 312,804

val quanto dire del 14.26 per cento.

Il prodotto complessivo fu nel 1881 di L. 5,373,471.38
nel 1880 di . . . . » 4,088,294.66

laonde l'aumento di . . . . L. 1,285,176.72

ossia del 31 44 per cento

Il prodotto dato da ciascun viaggiatore, da . . L. 1.86
che era stato nel 1880, è salito nel 1881 a . . . » 2.14

con aumento di . . . . L. 0.28

ossia del 15 per cento.

Sommando insieme le distanze percorse da tutti i viaggiatori, si ottiene pel 1881 la lunghezza di chil. 119,038,706
laddove nel 1880 si erano ottenuti . . » 92,083,378
si ha quindi a vantaggio del 1881 il notabile aumento di . . . . chil. 26,955,328

equivalente al 29.27 per cento.

Se poi si considera la distanza media percorsa da ciascun viaggiatore, questa, che nel 1880 era stata di chil. 41.96, è ascesa nel 1881 a . . . . » 47.48

con aumento di . . . . chil. 5.52

vale a dire del 13.15 per cento.

In quale misura i viaggiatoti si siano ripartiti nelle varie classi apparisce dallo specchietto che segue:

INDICAZIONI	Viaggiatori ordinarii 1ª Classe	Viaggiatori ordinarii 2ª Classe	Viaggiatori ordinarii 3ª Classe	Viaggiatori a prezzo ridotto 1ª Classe	Viaggiatori a prezzo ridotto 2ª Classe	Viaggiatori a prezzo ridotto 3ª Classe	Militari ed altri viaggianti per conto dello Stato
Numero dei Viaggiatori 1881	51,832	322,278	1,197,898	29,366	200,140	525,658	179.871
Numero dei Viaggiatori 1880	41,784	246,791	1,063,512	28,454	180,044	482,239	151,418
Aumento	10,048	75,487	134,386	912	20,096	43,419	28,453
Diminuzione	»	»	»	»	»	»	»
Prodotto dei Viaggiatori 1881	505,256.47	1,369,477.67	2,237,384.71	91,888.22	305,256.29	470,997.03	393,210.99
Prodotto dei Viaggiatori 1880	308,622.09	857,229.23	1,936,757.87	67,626.87	252,671.12	419,717.28	245,670.20
Aumento	196,634.38	512,248.44	300,626.84	24,261.35	52,585.17	51,279.75	147,540.79
Diminuzione	»	»	»	»	»	»	»
Prodotto medio per viaggiatore 1881	9.75	4.25	1.87	3.13	1.53	0.90	2.19
Prodotto medio per viaggiatore 1880	7.39	3.47	1.82	2.38	1.40	0.87	1.62
Aumento	2.36	0.78	0.05	0.75	0.13	0.03	0.57
Diminuzione	»	»	»	»	»	»	»

Tutte indistintamente le classi dei viaggiatori figurano in aumento, sia per numero, sia per prodotto complessivo, sia per prodotto individuale. Per numero e per prodotto complessivo prevalgono le classi inferiori; per prodotto individuale prevalgono la prima classe, e quella dei militari e viaggianti per conto dello Stato, indizio di più lunghi viaggi.

Il trasporto dei bagagli e delle merci a g. v. ha dato nel 1881 . . . . L. 989,300.80
di fronte a . . . . » 734,206.29

date nel 1880; quindi l'aumento di . . . . L. 255,094.51

che è quanto dire del 34.74 per cento.

A siffatto aumento contribuirono tutte le categorie di trasporti, non tenendo conto dell'inapprezzabile diminuzione, che la tabella seguente segna nei trasporti di bozzoli.

CATEGORIE di TRASPORTO	MOVIMENTO		PRODOTTO		Aum.	Dimin.
	Unità	Quantità	1881	1880	sui prodotti del 1880	
Bagagli	Quintali	27,516	118,190.28	80,619.53	37,570.75	»
Cani	Numero	7,330	9,859.53	8,547.18	1,312.35	»
Mercanzie	Quintali	141,199	501,169.64	365,047.04	136,122.60	»
Derrate alimentari	id.	116,704	208,088.43	177,505.32	30,583.11	»
Bozzoli	id.	1,600	5,335,76	5,604.72	»	268.96
Numerario ed oggetti di valore	Lire	15,463,700	13,084.70	12,215.11	869.59	»
Veicoli e Feretri	Numero	155	8,694.76	2,841.37	5,853.39	»
Bestiame	Capi	35,616	79,609.45	58.749.46	20,859.99	»
Trasporti per conto dello Stato			45,268.25	23,076.56	22,191.69	»

L'aumento più rilevante notasi nelle mercanzie; vengono poi a gran distanza i bagagli, le derrate alimentari, i trasporti per conto dello Stato, il bestiame, e così via dicendo.

Se prendiamo a considerare i trasporti a piccola velocità, questi, fatta astrazione dai trasporti di bestiame, ascesero nel 1881 a . . . . Quint. 7,346,554
mentre nel 1880 non furono che di . . » 6,950,307

Quindi l'aumento di . . . . Quint. 396,247

ossia del 5.70 per cento.

Nel quadro che segue, trovasi riepilogato il movimento avvenuto secondo le varie specie di trasporti.

SPECIFICAZIONE delle Mercanzie	QUANTITA' trasportate nel 1881 — Quintali	Aumento	Diminuz.
		sui trasporti fatti nel 1880 — Quintali	
Bevande e spiriti	223,838	»	30,703
Bitume e pece	3,504	1,589	»
Cereali	1,090,760	»	7,559
Colori e materie coloranti	97,391	7,780	»
Combustibili: Carboni fossili	285,387	30,445	»
Combustibili: Carboni vegetali, legna da ardere	127,169	»	15,301
Concimi	10,796	5,105	»
Derrate: Alimentari	208,748	37,172	»
Derrate: Coloniali	14,301	713	»
Filati e tessuti	32,992	9,800	»
Materiali da costruzione: Legnami	402,654	53,870	»
Materiali da costruzione: Tufi, lava greggia, pietra, ecc.	1,023,004	»	192,253
Materie tessili greggie	10,251	»	155
Metalli: greggi	49,815	11,937	»
Metalli: lavorati	113,332	»	9,805
Minerali e prodotti minerali	2,561,985	151,108	»
Prodotti animali	16,467	3,410	»
Prodotti chimico-industriali	20,198	4,251	»
Prodotti e materie grasse	93,780	53,109	»
Prodotti vegetali	452,089	105,205	»
Stampati e carta	4,855	1,072	»
Stoviglie, vetrerie e terre cotte	29,316	9,104	»
Stracci ed avanzi	171,327	101,674	»
Trasporti per conto dello Stato	129,957	32.838	»
Merci diverse	132,638	32,941	»
Totali	7,346,554	652,323	256,076
Risulta a favore del 1881 l'aumento di quintali		396,247	

Le diminuzioni toccarono i *materiali da costruzione*, dei quali, col successivo compiersi delle linee, vanno diminuendo i trasporti, le *bevande e spiriti*, i *combustibili vegetali*, i *metalli lavorati*, i *cereali*, e, in modo inapprezzabile, le *materie tessili greggie*.

Tutte le altre categorie presentano invece aumento, e sono rimarchevoli gli aumenti che si notano nei *prodotti minerali*, nei *prodotti vegetali*, negli *stracci ed avanzi*.

Nei primi hanno parte principale gli zolfi, i quali da soli costituiscono il 34 per cento di tutto il movimento a piccola velocità avvenuto sulla rete Calabro-Sicula; ed è naturale che, compiendosi via via le linee, che dai bacini produttori si estendono al mare, si vadano sottraendo ai trasporti ordinarii gli zolfi, che ancor si servono di quel mezzo di comunicazione.

Nei *prodotti vegetali* primeggiano gli agrumi, dei quali si trasportarono quintali 401,634; e negli *stracci ed avanzi*, le sanse, che diedero il movimento complessivo di quintali 127,882

Le Stazioni che andarono innanzi alle altre nel trasporto degli zolfi sono:

In partenza: Assaro con tonn. 33,012; Villarosa con tonnellate 25,799; Castrogiovanni con tonn. 18,258; Lercara con tonn. 17,694; Campofranco con tonn. 15,309; Serra di Falco con tonn. 14,586.

In arrivo: Catania con tonn. 100,681; Porto Empedocle con tonn. 81,093; Licata con tonn. 31,182; Palermo (Porto) con tonn. 14,258; Fontanarossa con tonn. 12,543; Termini con tonn. 6,932.

Nei *materiali da costruzione* tiene sempre il primo luogo nelle spedizioni, Bagheria con tonn. 13,957. — Seguono: Giardini con tonnellate 10,813; Catania con tonn. 9,012; S. Flavia con tonn. 5,554; Eboli (transito M.) con tonnellate 4.987; Cerda con tonn. 3,116; Melito con tonn. 2,758; Taranto (transito) con tonn. 2,285; Lazzaro con tonn. 2.044.

Negli arrivi tiene il primo luogo Palermo con tonnellate 16,469; poi vengono Messina con tonn. 7,800; Catania con tonn. 7,433; S. Caterina con tonn. 5,462; Giarre con tonnellate 3,692; Termini con tonn. 2,581; Reggio (Stazione con tonn. 2,280.

Nelle spedizioni dei *cereali*, Lercara ha dato tonn. 7,560; Potenza-Basilicata, tonn. 6,823; Roccapalumba tonn. 6,789; Messina tonn. 5,315; Grassano tonn. 2,986, Acquaviva tonnellate 2,882; Catania tonn. 2,727; Scanzano tonn. 2,378; Canicattì tonn. 2,252; Cammarata tonn. 2,242; Bernalda tonn. 2,231.

In arrivo: Eboli (transito M.) ha dato tonn. 20,133; Palermo (Stazione) tonn. 14,480; Taranto (Stazione) tonn. 10,882;

Catania tonn. 9,988; Termini tonn. 4,404; Reggio (Stazione) tonn. 4,211; Giarre tonn. 3,615; Cotrone tonn. 2,033.

Finalmente nei trasporti di *prodotti vegetali* vanno innanzi alle altre, — nelle spedizioni: Lentini con tonn. 5,281; Catania con tonn. 4,623; Mascali con tonn. 2,702; Giardini con tonn. 2,240; Piedimonte con tonn. 2,098: — negli arrivi: Messina con tonn. 22,108, Reggio (Stazione) con tonnellate 7,630; Catania con tonn. 4,427; Palermo (Porto) con tonn. 2,955.

La distanza media percorsa da ciascuna tonnellata di merce risulta nel 1881 di . . . . chil. 75
laddove nel 1880 fu appena di . . . . » 67

si è pertanto ottenuto l'aumento di . . . . . chil. 8

ossia dell'11.94 per cento.

Nei trasporti per conto dello Stato, per i quali nel 1880 la distanza media era riuscita di . . . . . . chil. 75
essa fu invece nel 1881 di . . . . » 84

con aumento di . . . . chil. 9

ossia del 12 per cento.

Se poi si guarda al prodotto dato da ciascuna tonnellata-chilometro di merce a tariffa ordinaria, si trova per l'anno 1881 . . . . L. 0,0872
mentre nell'anno innanzi era stato di . . . . » 0,0892

con diminuzione di . . . . L. 0,0020

ossia del 2.24 per cento.

Nei trasporti a conto dello Stato si è avuto nel 1881 per ciascuna tonnellata-chilometro . . . . L. 0,0471
nel 1880 . . . . » 0,0606

quindi diminuzione di . . . . L. 0,0135

vale a dire del 22.27 per cento.

(Continua).

LE COMPAGNIE FERROVIERI
e le Compagnie d'esercizio

(Continuazione e fine. — Vedi N. 28).

Fra i motivi pei quali le attuali Compagnie Ferrovieri, colla creazione delle Compagnie d'esercizio, non possono prestare nessun utile servizio sotto l'aspetto tecnico, e meno poi riguardo all'esercizio ferroviario, devonsi annoverare anche i seguenti:

c) La mancanza di istruzione pratica degli ufficiali e della truppa, per difetto di disposizioni speciali.

Le esercitazioni dei Ferrovieri sono quasi sempre fatte in Torino su un lembo di terreno, come è detto più sopra, limitrofo alla nuova Piazza d'armi.

Quando la brigata Ferrovieri venne a Torino, era intendimento del magg. Boetti d'ottenere dalla Direzione delle Ferrovie dell'Alta Italia l'impresa della costruzione di tronchi ferroviarii, il riattamento di linee guaste da frane, inondazioni od altro, per esercitarvi la truppa. Il Ministero della guerra, essendosi però riservata la facoltà di disporre dei Ferrovieri, creò esigenze amministrative e disciplinari tali, che, unite alle molte difficoltà per la formazione di un distaccamento, furono quasi sempre d'ostacolo all'attuazione di tale progetto.

Le continue esercitazioni di Poligono annoiano il soldato e l'ufficiale. Il soldato non lavora con buona volontà, perchè sa che il lavoro d'oggi dovrà disfarlo domani, per rifarlo il giorno dopo, per poi distruggerlo di nuovo, e così successivamente; per gli ufficiali poi l'orizzonte dirò così ferroviario è ristretto in una cerchia talmente angusta, che non può allettare certamente uomini che frequentarono studii serii, e che potrebbero mettere in pratica cognizioni apprese da severe discipline.

Il Poligono dovrebbe servire soltanto per istruire le reclute; dopo di che, i soldati dovrebbero essere inviati sui grandi lavori ferroviarii. Non mancano certo costruzioni ferroviarie in Italia, nè mancarono pel passato; ed è sui grandi lavori che s'impara la costruzione, e non su un lembo di terreno, che soldati ed ufficiali conoscono palmo a palmo.

Da 10 anni dacchè vive la brigata Ferrovieri, i lavori fatti furono pochi e di poca importanza. Nel 1874 fu costrutto un binario dalla Venaria al torrente Stura, pel trasporto di ghiaia ad uso del Municipio di Torino; nel novembre di detto anno e nei primi mesi del 1875, fu armata la linea Troffarello-Chieri; nel 1875 la Carrù-Mondovì; nel 1876 la Ciriè-Lanzo; nel 1878-79 furono eseguiti alcuni lavori di disarmo e posa di binarii all'Arsenale marittimo della Spezia; e finalmente, nel 1878, il binario d'allacciamento fra l'Arsenale vecchio di Torino e la Stazione di Porta Susa: in tutto, 40 o 50 chilometri di ferrovia.

Quando si pensi che la forza della brigata è normalmente di circa 300 uomini, è facile comprendere come ben altro si poteva ripromettersi che la posa di pochi chilometri di ferrovia.

Ma questo non basta.

In caso di guerra, i Ferrovieri non saranno certamente chiamati a costruire ferrovie; e se ciò avvenisse, sarebbe per brevissimi tratti. Scopo principale dei Ferrovieri in guerra sarà il riattamento di ferrovie guaste dal nemico, e la distruzione di ferrovie in modo che il nemico non possa servirsene.

Per la distruzione, è facile comprenderlo, non occorrono serii studii; quantunque, volendo distruggere senza guastare il materiale, non è cosa del tutto facile. Ma come si potrà provvedere alla riattazione e costruzione provvisoria di tronchi, non conoscendo bene la costruzione normale? Presso la brigata, in questi ultimi anni, furono studiati ripieghi per la costruzione provvisoria di ferrovie, ed anzi a tale riguardo fu stampata una istruzione pratica; ma chi può assicurare che tali ripieghi corrisponderanno alle aspettative? Furono essi provati? Resisteranno al trasporto di treni pesanti, come quelli militari in guerra, trainati molte volte da due locomotive, e composti, se occorre, di una quarantina di carri e vetture?

d) Il reclutamento degli uomini di truppa destinati a prestar servizio nei Ferrovieri. Essi dovrebbero essere scelti fra quelli di sana e robusta costituzione, e possibilmente fra quelli che anteriormente alla chiamata sotto le armi erano addetti a lavori faticosi. Studenti, chierici, sarti, calzolaj, ecc. ecc. saranno tutti fior di galantuomini, ma punto atti a prestar servizio nelle Compagnie in discorso. Per portar guide (mod. V) da 9 metri, e traverse di giunzione, occorrono buone spalle e gente abituata a lavori faticosi. Attualmente invece giungono alla brigata uomini che fanno pietà: cioè fanno pietà pel servizio a cui sono destinati; mentre poi si vedono reclutati in altre armi, meno faticose, uomini che, per robustezza e forza fisica, potrebbero venire impiegati benissimo nei lavori ferroviarii. —

Esposti così gli appunti che si possono muovere alla brigata Ferrovieri per ciò che riguarda la parte tecnica, poco resta a dire circa l'esercizio; poichè, come già si disse, non è più di sua competenza. Puossi, per altro, osservare che, dal momento che questo servizio fu tolto alla brigata Ferrovieri, la quale non avrà mai l'esercizio di nessuna ferrovia, essendo esso affidato alle Compagnie d'esercizio, non si sa comprendere a quale scopo s'inviino tuttora soldati alle Officine dell'Alta Italia a farvi il corso d'allievi-fochisti.

L'istruzione poi da guardiani e sorveglianti è fatta nelle camerate; ma dopo le tante nomenclature delle

bandiere di segnalamento per guardiani, cantonieri e conduttori; dei fanali laterali e centrali da veicoli, e dei fanali con luce a tre colori; dei segnali fissi a distanza; il soldato, messo all'atto pratico, farà meschinissima prova, per la semplice ragione che, pur essendo le cose più semplici del mondo, la mancanza di pratica farà nascere inconvenienti tali da produrre anche gravissime conseguenze.

Vediamo ora come sono organizzate le Compagnie d'esercizio, e quale servizio devono prestare.

Mobilizzato e radunato l'esercito, la Direzione generale dei trasporti militari assume l'esercizio delle ferrovie nella zona di operazione, lasciando le ferrovie al di là delle linee di tappa in esercizio alle Amministrazioni private. La suddetta Direzione è coadiuvata da Direzioni di trasporti di Corpi d'armata, alle quali è affidato l'esercizio dei rispettivi tronchi ferroviarii colle Compagnie d'esercizio.

Il citato Regolamento per l'eseguimento dei grandi trasporti militari, del maggio 1880, così si esprime a tale proposito:

« *Art.* 21. Dovendo riattivare, per uso militare, delle « linee provvisorie state abbandonate dal loro personale, « la Direzione generale dei trasporti provvederà perchè « dette linee sieno esercitate da speciali Compagnie d'e« sercizio. Il personale di dette Compagnie d'esercizio « dovrà essere fornito dalle Amministrazioni ferroviarie del « Regno, le quali le recluteranno di preferenza fra il loro « personale, che ancora trovasi vincolato da obblighi di « servizio militare, o fra quelli che spontaneamente si « offrissero.

« *Art.* 22. Le grandi Amministrazioni ferroviarie do« vranno preparare, fin dal tempo di pace, i ruoli nomi« nativi delle anzidette Compagnie di esercizio nella ra« gione di:

« 2 Compagnie per l'Amministrazione delle Strade « ferrate dell'Alta Italia;

« 1 Compagnia per l'Amministrazione delle strade fer« rate Romane;

« 1 Compagnia per l'Amministrazione delle strade fer« rate Meridionali e Calabro-Sicule.

« *Art.* 23. Ciascuna Compagnia d'esercizio sarà com« posta di circa:

« 200 impiegati ed agenti del Movimento;
« 100 id. id. della Stazione;
« 300 id. id. della Via. »

Vediamo ora come possono le Amministrazioni ferroviarie corrispondere al prescritto dei citati articoli.

Gli uomini di 1. categoria sono vincolati al servizio militare nell'esercito permanente di 1ª linea fino a 28 anni circa, e quindi nella milizia mobile fino a 32. Ora è presumibile che in questa età si possa avere il numero sufficiente di buoni Ispettori di linea, Capi-Stazioni, Capi-Deposito, Ingegneri, Capi-Sezione, Capi-Conduttori principali, ecc. ecc., considerando altresì che il personale soggetto al servizio militare non comincia a prestar servizio nelle ferrovie che dopo i 23 anni e forse più tardi? Si avrà il numero proporzionale occorrente di macchinisti, fochisti, guarda-freni, guarda-eccentriche, untori, manovali, ecc. ecc., oppure una esuberanza degli uni e mancanza degli altri? L'art. 22 prescrive che le ferrovie debbano formare i ruolini delle Compagnie in tempo di pace, e tenerli sempre al corrente. Ammesso pure che ciò sia fatto scrupolosamente, e che il personale sia proporzionato alle diverse attribuzioni allo scoppiar d'una guerra, chiamate le Compagnie d'esercizio sotto le armi, ecco 600 uomini raggrupparsi, senza cognizione esatta delle proprie mansioni, incerti del servizio speciale che dovranno prestare, e sconosciuti al personale superiore ed al dipendente. La disciplina militare poi, cardine fondamentale dell'esercito, recherà attriti, che certamente saranno causa di gravi inconvenienti; poichè, mentre militarmente si può sopportare qualsiasi dipendenza, in linea di servizio ferroviario la cieca obbedienza a persone inesperte può produrre serii infortunii.

L'art. 24 dichiara belligeranti i Ferrovieri in campagna, e prescrive un distintivo per la loro ricognizione: non accenna se le Compagnie d'esercizio formino unità organica, nè da chi amministrativamente dipendano.

Se a queste Compagnie poi sono assegnati 300 agenti della via, a che servono le Compagnie Ferrovieri?

Da quanto si venne esponendo, è facile comprendere come non sia nettamente delineato il cómpito rispettivo delle dette Compagnie; ed anzi il Regolamento pei grandi trasporti militari, che dovrebbe essere il codice regolante tutti i movimento ferroviarii in guerra, non fa cenno delle Compagnie Ferrovieri, come se non esistessero.

Ora, ecco quale dovrebbe essere, a nostro avviso, l'indirizzo che si dovrebbe dare all'organizzazione militare ferroviaria.

I Ferrovieri del Genio dovrebbero non solo essere incaricati della costruzione, del riattamento e della distrustruzione delle ferrovie, ma ben anche dell'esercizio nella zona d'operazione dell'esercito. Il Comando dell'arma dovrebbe essere il centro degli studii ferroviarii militari: i ruolini, che compilano le Direzioni delle strade ferrate, gli dovrebbero essere inviati, e tenuti al corrente colla notificazione, per parte delle Direzioni medesime, delle variazioni nel personale. La ripartizione poi fra le diverse Compagnie degli uomini, a seconda delle loro attribuzioni, sarebbe studiata con calma; e così, allo scoppiar d'una guerra, gli uomini chiamati sotto le armi raggiungerebbero la loro Compagnia, e in poco tempo sarebbero posti in caso di prestare utile servizio.

Ad ottenere tale scopo, occorrono radicali riforme, e precisamente:

1º) Creare un reggimento Ferrovieri (togliendo l'attuale brigata dalla dipendenza del 2º reggimento Genio) e renderlo autonomo e dipendente direttamente dalla Direzione generale dei trasporti militari dello Stato-Maggiore, tanto in tempo di guerra, quanto in tempo di pace.

2º) Istruite le reclute teoricamente al Poligono, tutto il personale dovrebbe essere inviato sulle linee di nuova costruzione.

Di quando in quando, dovrebbe poi esser dato da esercitare un tronco di ferrovia, come fanno le Compagnie ferrovieri germaniche.

Nell'epoca poi delle grandi manovre, il servizio ferroviario pel trasporto di uomini e materiale da guerra dovrebbe essere disimpegnato dai Ferrovieri con treni speciali, chiamando sotto le armi gli uomini in congedo vincolati ancora al servizio ferroviario ed alla dipendenza delle Ferrovie. Questo non porterebbe nessun incaglio al servizio pubblico, poichè, se sono stornati agenti delle Ferrovie dal loro ufficio, le Amministrazioni restano però sollevate dall'effettuare ingenti trasporti.

3º) Gli ufficiali destinati a far servizio nei Ferrovieri dovrebbero rimanervi permanentemente. Quelli incaricati della costruzione e manutenzione della via, toglierli dagli ufficiali del Genio, che escono dalla Scuola d'applicazione; quelli destinati alla Trazione ed al Movimento, toglierli dai giovani ufficiali di Stato-maggiore. Tanto gli uni che gli altri dei predetti ufficiali potrebbero benissimo far carriera, passando dal Comando di sezione a quello di Compagnia, di brigata e di Corpo, e potendo anche essere mandati come Commissarii militari presso le Ammistrazioni ferroviarie.

4º) Abolire le Compagnie d'esercizio, concentrando tutto il servizio ferroviario militare nelle Compagnie Ferrovieri, dotandole di tutto il materiale che fin dai primordii della loro organizzazione era stato assegnato.

Chiudo questi cenni sulle Compagnie Ferrovieri e d'esercizio, insistendo sulla necessità di studiare più praticamente l'esercizio delle ferrovie in tempo di guerra, specialmente per ciò che riguarda il servizio di dettaglio, notando che una sola falsa manovra può avere conseguenze gravissime per la vita degli uomini trasportati non solo, ma per l'eventuale successo di una giornata.

E non si vorrà, spero, credere che a scrivere queste poche linee mi abbiano spinto rancori personali o volontà di dettare. Io ebbi l'onore di servire il paese nei Ferrovieri, e bramerei ardentemente che questo Corpo potesse rendere quei servigi che la patria ha diritto di ripromettere da lui, e concorrere colle altre armi a sostenere alta quella bandiera che i nostri padri, a prezzo del loro sangue, seppero portare da Torino a Roma.

G. Menada.

FERROVIA DEL GOTTARDO

DECIMO RAPPORTO della Direzione e del Consiglio d'amministrazione all'Assemblea generale degli azionisti del 20 maggio 1882.

(Continuazione — Vedi N. 25).

VII. — Esercizio.

A. *Situazione generale* (seguito).

Per ciò che concerne i nostri rapporti colle linee concorrenti alla nostra intrapresa, le Amministrazioni interessate alla strada del Brennero ed a quella del Gottardo sono entrati in negoziati per cercare se e come sarebbe possibile di ottenere tra queste due vie di comunicazione un accordo che possa soddisfare alle due parti circa la regolazione delle condizioni di concorrenza. Si è partiti in ciò dall'idea che un accomodamento sarebbe a tutto vantaggio dei due concorrenti, se con questo mezzo si potesse evitare una lotta di riduzioni reciproche di tasse. Non si è giunti ancora ad uno scioglimento definitivo della questione, ma non crediamo esser impossibile di giungervi.

Si rivolse particolare attenzione alla questione della esportazione nell'Alta Italia dai carboni tedeschi. Com'è noto, la maggior parte dei carboni fossili consumati dall'industria italiana è di provenienza inglese, e s'importano da Genova ed altri porti. L'eccellente qualità del carbone inglese importato, nonchè la modicità della spesa sino a Genova reclamano sforzi considerevoli da parte dei servizii di trasporto, che metton capo alla strada del Gottardo, come pure dei proprietarii delle miniere, se si vuole che, dopo l'apertura della nostra linea di transito, i carboni tedeschi arrivino, almeno nell'alta Italia, a fare una forte concorrenza ai carboni inglesi.

Questa circostanza indusse già le Amministrazioni interessate della Germania e della Svizzera ad abbassare in modo straordinario le loro tasse. Non è stata presa ancora una decisione definitiva sopra una proposta, fattaci a più riprese, circa la riduzione dei prezzi di trasporto del carbone per l'Italia.

Furono pure intavolate trattative con alcune Case di commercio, che fanno l'esportazione delle derrate alimentari dall'Italia nella Svizzera, in Germania, nel Belgio e nell'Inghilterra, circa l'avviamento delle loro spedizioni pel Gottardo; ma tali negoziati sono sospesi fino a nuovo ordine, d'accordo in ciò cogli altri servizi di trasporto interessati, ed in seguito alla possibilità, che s'intravede, di regolare le condizioni di concorrenza tra il Gottardo ed il Brennero, regolazione che deve estendersi pure a questi trasporti. Si procedette egualmente a ricerche per attirare sulle nostre linee altri articoli di trasporto.

Le tariffe ed i regolamenti, da introdurre all'epoca dell'apertura del traffico diretto, furono stampati e sottoposti al Dipartimento federale delle ferrovie: la tariffa interna pei viaggiatori e bagagli, la tariffa di trasporto dei viaggiatori in abbonamento sulla rete del Gottardo, il quadro delle distanze contenente i chilometri effettivi ed i chilometri tariffati pel traffico interno; e finalmente le tariffe speciali per tutta la Svizzera, ed i regolamenti compilati per nostro uso nell'edizione tedesco-italiana. —

Per ciò che concerne la fissazione del futuro *orario di estate* per le linee dirette della ferrovia del Gottardo, numerose trattative ebbero luogo colle Amministrazioni interessate della Svizzera e dell'estero; in seguito alle quali, i due treni espressi — un espresso di giorno ed uno di notte in ciascuna direzione — previsti nel nostro progetto d'orario, possono essere considerati come definitivamente stabiliti. Per lo contrario, non fu possibile, durante l'esercizio, di stabilire in modo definitivo il complesso dell'orario; e perciò dobbiamo riservarci a trattarne con più dettaglio nel nostro Rapporto prossimo.

Di concerto colla Compagnia del Centrale-Svizzero, noi abbiamo stipulato colla Compagnia internazionale dei vagoni-letti di Bruxelles una Convenzione relativa alla introduzione, negli espressi da Basilea a Milano, dei *vagoni-letti*, ed eventualmente delle *vetture-salons* e delle *vetture-buffets.*

Rispetto al *servizio dei treni sul tronco tra la frontiera italo-svizzera presso Pino e la Stazione internazionale a Luino*, servizio a cui provvederà la nostra Amministrazione, bisogna accennare che le trattative intavolate coll'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia fanno prevedere la prossima conclusione definitiva della Convenzione.

In conformità alla nuova organizzazione dell'Amministrazione dell'esercizio, si determinarono i tratti principali di quella del *servizio delle Stazioni, delle spedizioni e dei treni*; e come seguito a ciò, si sono *rivedute* e *completate le istruzioni di servizio* esistenti; ed alla fine dell'esercizio, queste operazioni si trovavano avanzate a tal punto, che il progetto per le nuove istruzioni di servizio era terminato.

Si presero poi tutte le disposizioni necessarie per aprire all'*esercizio il gran tunnel del Gottardo*, a partire dal 1° gennaio 1882.

Finalmente, verso la fine dell'anno, si procedette alla *nomina di tutto il personale delle Stazioni e dei treni* pel futuro esercizio della intera rete del Gottardo. —

Al 1° gennaio 1881 entrò in vigore una nuova edizione del *regolamento sulla utilizzazione reciproca dei vagoni di proprietà dell'Unione delle Amministrazioni delle ferrovie tedesche*, il quale regolamento contiene le modificazioni ed interpretazioni autentiche stabilite, dopo la precedente edizione (entrata in vigore il 1° dicembre 1877), nelle assemblee generali della detta Unione.

I due posti d'Ispettore delle Stazioni di Bellinzona e di Lugano, a cui era stato aggiunto l'Ispettorato dell'esercizio delle linee in questione, furono soppressi al principio dell'annata di cui ci occupiamo; l'Ispettore della Stazione di Bellinzona è stato trasferito a Lucerna per assistere l'Ispettore in capo dell'esercizio nei lavori preparatorii del futuro esercizio della ferrovia del Gottardo; e l'Ispettore della Stazione di Lugano è stato incaricato dell'Ispettorato dell'esercizio delle due linee con domicilio a Bellinzona. In sostituzione dei due Ispettori di Stazione, furono nominati a Bellinzona ed a Lugano due Capi-Stazione.

Per l'entrata in vigore col 1° luglio della nuova organizzazione dell'esercizio, la direzione e la sorveglianza del servizio delle Stazioni, delle spedizioni e dei treni sulle linee ticinesi di pianura, funzioni finora esercitate dal Capo dell'esercizio, passarono all'Ispettore in capo dell'esercizio.

Le Convenzioni colla Compagnia di assicurazioni contro gli accidenti a Winterthur, per il personale di esercizio e pei viaggiatori, furono rinnovate anche pel secondo semestre dell'esercizio; nondimeno si è rinunciato per l'avvenire a riassicurare il personale di esercizio. Quanto ai viaggiatori, si è stipulata colla detta Compagnia una nuova Convenzione valevole per 10 anni.

B. *Orarii e prospetto della circolazione dei treni.* — Siccome al 1° maggio doveva aprirsi la Esposizione di Milano, così l'*orario di estate* entrò in vigore sino dal 27 aprile, per cessare col 31 ottobre. Durante questo orario, circolarono sulle due linee, come l'anno scorso, 4 treni al gio[illegible] per ciascuna direzione. Da una parte il trasferimento [illegible] del Governo ticinese da Locarno a Bellinzon[illegible] parte alcune modificazioni portate alle [illegible] Ferrovie dell'Alta Italia, in confronto d[illegible] portarono alcuni lievi cambiamenti n[illegible] mento dei treni sulle due linee.

Il *servizio d'inverno*, entrato i[illegible] rimase lo stesso che nel 1880.

Durante l'esercizio, 6,057 treni (6,371 nel 1880) hanno *circolato* sulle linee ticinesi di pianura, cioè: 4,032 treni di viaggiatori (4,026 regolamentari e 6 supplementari); 1,460 treni misti; e 565 treni di materiali.

Il percorso di tali treni fu di: 187,080 chilometri-trazione; 3,049,136 chilometri-assi; e 13,672,983 chilometri-tonnellate (peso lordo)

Circolarono sulle nostre linee 1,045 vagoni esteri, mentre 648 dei nostri vagoni passarono sulle altre linee. I vagoni stranieri percorsero 85,482 chilometri-assi sulla nostra ferrovia; ed i nostri 147,844 sulle ferrovie straniere.

Dei 6 treni *supplementari*, 2 circolarono pel trasferimento del Governo ticinese da Locarno a Bellinzona, 2 per la Commissione internazionale incaricata di verificare i lavori del Gottardo, 1 in occasione d'una festa a Lugano, ed 1 (treno leggero) per la formazione del treno 2° del nuovo servizio entrato in vigore il 1° gennaio 1882.

I *treni di materiale* sulla linea Biasca-Locarno servirono alla manutenzione della linea (sostituzione del ponticello provvisorio presso Gerbione, prodotto dalla rottura della diga della Verzasca); quelli della linea Lugano-Chiasso hanno circolato per l'impresa della linea del Monte-Cenere (sgombro della trincea d'accesso sud del tunnel di Massagno).

La durata totale del percorso dei treni regolamentari è stata di 5,203 ore e 13 minuti pei treni viaggiatori, e di 2,163 ore e 5 minuti pei treni misti, e quindi in totale 7,366 ore e 18 minuti.

Nel movimento chilometrico complessivo dell'esercizio durante il 1881, i *treni di materiali* sono compresi colle cifre seguenti: 3,411 chilom.-trazione; 110,632 chilom.-asse; e 526,485 chilom.-tonnellata (peso lordo).

Restano quindi pei *treni regolamentari* e *supplementari*: 183,669 chil.-trazione; 2,938,504 chil.-asse; e 13,146,498 chilom.-tonnellata (peso lordo).

Durante l'anno, si ebbero 137 ritardi da 10 minuti, e al di là, cioè: 78 da 10 a 15 minuti, 50 da 16 a 30 minuti, e 9 da 30 minuti in più. I ritardi del 1880 ascesero invece a 219.

Il caso di forza maggiore, che cagionò una perturbazione di servizio, fu il franamento di roccie avvenuto il 16 agosto al chil. 1,900 della linea Lugano-Chiasso, e che ricoprì la strada per un tratto di circa 10 metri. Fuorchè il ritardo sovraindicato, l'accidente non ebbe altre conseguenze.

(Continua)

ANCORA DEI FRENI CONTINUI

Il nostro giornale, nell'interesse del pubblico viaggiante e delle stesse Amministrazioni ferroviarie, ha sempre propugnato l'applicazione di potenti freni ai convogli. I freni che presentano reali garanzie sono quelli che riuniscono in sè le due condizioni di *continuità* ed *automaticità*.

I freni continui tendono a diminuire le disgrazie, ma quelli continui ed automatici, non solo le prevengono, ma in caso di accidenti inevitabili, ne diminuiscono grandemente, o spesso ne evitano le funeste conseguenze, mentre i primi riescono spesso impotenti.

L'argomento fu già trattato su queste colonne da valenti specialisti, e l'esperienza dei fatti che ogni giorno accadono viene a sanzionare le nostre conclusioni.

In appoggio di quanto scrivemmo in proposito, traduciamo ora dall'*English Mechanic* del 7 corr., la seguente narrazione sotto il titolo; *L'accidente di Barton:*

« Il giorno 15 di maggio u. s. avvenne una collisione alla Stazione di Barton (ferrovia Manchester, Sheffield and Lincolnshire), fra il treno misto delle 8.40 ant., proveniente da New Holland, ed i repulsori di fermata, a 50 yarde al di là dell'ordinario punto di fermata sulla piattaforma di Barton.

« Il treno era composto di una locomotiva-tender, munita di freni a mano; di un carro-merci coperto; di tre vetture-passeggeri e tredici carri-merci (ossia 5 più del numero prescritto dai regolamenti).

« Il primo carro e tutte le altre vetture-passeggeri erano muniti di freno continuo a vuoto, sistema Smith.

« Il macchinista asserì che, quando il treno si mosse, il freno era in buono stato, e che per mezzo di esso fermò il convoglio a Barrow Haven; ma che, giunto in vicinanza di Barton, tentando di applicarlo, gli sembrava che non avesse più azione alcuna; al momento in cui cessò di *soffiare* l'indicatore sul quadrante, retrocedette come se il tubo di comunicazione fra i varii veicoli fosse interrotto. E, dopo che il treno ebbe percorso altri 50 metri, andò ad urtare contro i repulsori di fermata.

« Il macchinista, esaminando subito il suo treno, trovò il tubo di comunicazione rotto fra la prima e la seconda carrozza.

« Il maggiore Marindin non ha difficoltà a credere vera l'asserzione del macchinista; tanto più che fu emessa, non per iscusarsi, trattandosi ch'egli conosceva benissimo imporgli il regolamento di non far uso del freno Smith nelle Stazioni testa di linea. Egli asseriva che lo usò, perchè incapace di fermare il convoglio col freno a mano.

« Il maggiore Marindin nota ancora che, se l'asserzione del macchinista è vera, questo caso fornisce un forte argomento in favore dell'automaticità dei freni; perchè il macchinista nulla avrebbe potuto fare per la fermata del convoglio dopo la rottura della condotta, ed il freno diventava nelle sue mani un inutile apparecchio.

« Numerosi casi sono stati riferiti nell'*English Mechanic*, in cui i freni a vuoto Smith hanno fallito alla prova, oppure furono inefficaci; ed il suddetto esempio mostra di nuovo che è meglio non avere affatto freni continui, che possederne di quelli che mancano spessissimo ed improvvisamente, ed ingannano il macchinista ».

Noi non aggiungeremo altri commenti, se non che con un freno automatico continuo, come p. es. il Westinghouse, la collisione a Barton non sarebbe avvenuta.

Informazioni Particolari
DEL MONITORE

Il Consiglio di Stato, in sua recente adunanza, ha ritenuto che possa essere bandita l'asta per l'appalto del tronco delle ferrovie complementari, da Romagnano a Borgo-Sesia, della linea Novara-Varallo.

La lunghezza di questo tronco è di m. 14,637, e l'importo dei lavori è preventivato in L. 3,910,000; delle quali L. 3,109,000 per opere da appaltare, ed il rimanente a disposizione dell'Amministrazione governativa per lavori e provviste, a cui essa intende provvedere direttamente

L'Amministrazione delle strade ferrate dell'Alta Italia ha presentato al Ministero dei lavori pubblici il progetto col preventivo della spesa per l'ampliamento del viadotto di Sampierdarena, per la costruzione della linea da Sampierdarena alla Stazione marittima. I lavori progettati ammontano a circa L. 400,000.

Oggi ha luogo il collaudo del tronco di tramvia a vapore Saluzzo-Moretta. Riteniamo che la visita avrà un risultato soddisfacente, visto il lodevole lavoro fatto per la linea Torino-Carmagnola-Moretta. Il tronco suddetto provvede alla lacuna che ancora esisteva per la comunicazione diretta fra Torino-Saluzzo-Revello e Torino-Saluzzo-Cuneo-Dronero.

Probabilmente sabbato prossimo avrà luogo finalmente il collaudo della tramvia a vapore Ivrea-Santhià. A questa linea non potrà certo mancare un brillante avvenire, offrendo essa un notevolissimo accorciamento tra i circondarii d'Ivrea ed Aosta, la Lombardia e Genova.

><

Dal 16 corr. venne attuato un servizio speciale diretto per viaggiatori e bagagli colle ferrovie tedesche, via Chiasso-Gottardo, nei limiti ed in base alle particolari disposizioni emanate dalla Direzione dell'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia.

><

Sappiamo che il Ministero del tesoro (Direzione generale delle gabelle) si è pronunziato favorevolmente sulla proposta dell'Amministrazione delle strade ferrate Romane, di modificazioni alla tariffa per il trasporto sulle linee di quella rete del filo di ferro e delle chioderie, affine di mettere l'attuale tariffa delle Romane in corrispondenza a quella delle altre Ferrovie del regno.

><

Ci scrivono da Roma che la Società anonima della ferrovia funicolare del Vesuvio ha proposto all'Amministrazione delle Strade ferrate Romane di instituire dei biglietti di andata e ritorno fra Roma, Napoli, il Vesuvio e dintorni.

Tali biglietti dovrebbero essere messi in vendita a Roma il mercoledì e sabbato; la loro validità sarebbe di sei giorni: ed il prezzo relativo: L. 160 per la 1.a classe, e L. 148 per la 2.a

Il viaggiatore avrebbe diritto: al viaggio di andata e ritorno da Roma a Napoli: all'alloggio ed al mantenimento per 5 giorni effettivi di permanenza in Napoli: ed alle seguenti gite: Visita in vettura della città di Napoli, del Museo, della Reggia, del Duomo, e di Capodimonte: a Pompei: al Vesuvio: a Capri, Grotta Azzurra e Sorrento: a Pozzuoli ed a Baia.

><

Ci scrivono da Firenze che l'Amministrazione delle strade ferrrte Romane ha fatto studiare dal proprio Ufficio del Mantenimento la questione della insufficienza delle acque potabili, di cui sono fornite le Stazioni e le case cantoniere della propria rete. Soddisfacendo all' incarico ricevuto, l'Ufficio predetto ha preparato una elaborata relazione, colla quale si fanno concrete proposte per provvedere d'acqua in sufficiente quantità le loc:lità che ne difettano.

Le dette proposte furono favorevolmente accolte dalla Direzione dell' esercizio, ed una prima serie di lavori urgenti fu già ammessa anche dal Consiglio di amministrazione. Per l' esecuzione dei lavori più urgenti è preventivata una spesa di L. 92,000, e vi si porrà mano non appena ottenuta l' approvazione del Ministero dei lavori pubblici.

><

L'Amministrazione delle ferrovie predette ha sottoposto al Ministero un progetto col preventivo della spesa per la sistemazione del piazzale e dei binarii della Stazione di Cassino, lungo la linea Roma-Napoli. La spesa presunta rileva a L. 63,000.

><

In una corrispondenza da Catania, già da qualche tempo pubblicata nel *Monitore*, si accennava alla costituzione di un Consorzio fra i Comuni interessati nella costruzione della ferrovia di 3a categoria da Valsavoia a Caltagirone per provvedere all' onere spettante alla Provincia in conformità all'art. 5 della legge 29 luglio 1879. Costituitosi quel Consorzio, gli atti relativi furono sottoposti per l' approvazione al Ministero dei lavori pubblici, il quale chiese il parere del Consiglio di Stato sulla regolarità del medesimo, nonchè sulla questione dell' ammissibilità dei Consorzii dei Comuni per raccogliere i mezzi con cui far fronte al contributo provinciale per le linee complementari di 3.a categoria.

Ora il Consiglio di Stato, in una recente adunanza ha emesso il seguente parere: « Che lo Stato non possa costruire le ferrovie inscritte nella tabella C della legge 29 luglio 1879, se non dopo che le *Provincie* interessate, rappresentanti almeno i 2[3 del contributo, abbiano prestato il loro assenso e siansi regolarmente impegnate al pagamento della loro rispettiva quota di concorso ».

><

Dacchè l'antica tramvia Settimo-Rivarolo era stata trasformata in ferrovia, il servizio era fatto con vetture e locomotive prese ad imprestito dall'Alta Italia.

Passata la proprietà della linea alla Banca Ceriana ed al Banco Sconto di Torino, l'esercizio fu definitivamente affidato per impresa all'ing. F. Gozzano, con obbligo di provvedersi di materiale mobile proprio.

È da pochi giorni appunto questo nuovo materiale è stato messo in servizio.

Le locomotive-tenders furono fornite dalla Casa Henschel e figlio, di Cassel. Esse sono a due sale accoppiate, pesano all'incirca 15 tonnellate, e sono munite di tutti gli ultimi perfezionamenti: di costruzione semplice e solida, nelle corse di prova corrisposero pienamente all'aspettativa.

La potenza di queste locomotive è più che sufficiente pei bisogni della linea, potendo esse rimorchiare facilmente fino a Rivarolo un treno di otto vetture almeno. Il concessionario dell'esercizio può quindi contare che queste macchine gli renderanno un ottimo servizio.

Le vetture ed i vagoni furono disegnati e costrutti dalla Società Nazionale delle Officine di Savigliano.

Le vetture sono del sistema omai prevalente per le linee brevi e pel servizio locale, cioè a passaggio interno con terrazzini alle estremità. Ogni vettura offre 32 posti a sedere, oltre ai due ampii terrazzini, su cui trovano facilmente posto una ventina di persone. Tutte le vetture sono di due classi, e le dimensioni principali corrispondono a quelle delle ferrovie ordinarie.

All'interno, l'addobbo è in legno di larice e rovere naturale lucido, con cornice di mogano; i sedili della prima classe sono elastici e coperti di stoffa in crine, quelli della seconda sono formati a listelli di legno lucido, come si usa in molte vetture da tramvia.

Non furono dimenticate le reticelle per il piccolo bagaglio, nè le cortine per difendersi dal sole. Per la illuminazione, così nell'interno delle vetture, come nei terrazzini, sono adoperate lampade a doppio riverbero, fabbricate dai signori Zolla e Ci. di Torino.

Esternamente, le vetture sono foderate di lamiera

verniciata a fondo verde oliva, con greche a finto oro, fascie nere e filetti rossi, d'un insieme severo e gaio nello stesso tempo.

Codeste vetture furono, in complesso, giudicate assai eleganti nel loro genere, comode e molto accuratamente eseguite in ogni particolare, e fanno davvero onore allo Stabilimento da cui sono uscite.

Dei vagoni, alcuni sono chiusi, altri scoperti, semplici, solidi e relativamente leggieri.

Tutto questo materiale corrisponde adunque ottimamente ad un servizio locale per viaggi di breve durata, dove il viaggiatore ama d'esser libero nei suoi movimenti e poter prendere aria a suo talento; e noi crediamo di poterci congratulare col cav. Gozzano e colla Società Nazionale delle Officine di Savigliano, che hanno sì bene risolto il problema del servizio sulle ferrovie secondarie.

><

Intorno al progetto per una ferrovia da Sondrio a Tirano, ritenuto meritevole della superiore approvazione in una recente adunanza del Consiglio superiore dei lavori pubblici, riceviamo i seguenti particolari:

Il progetto fu compilato dall'ing. Giuseppe Vanossi, e, secondo esso, la linea avrebbe lo sviluppo di m. 26,120, ed importerebbe una spesa totale di L. 2,124,000.

Dalla Commissione incaricata dello studio delle economie da introdursi nella costruzione e nell'esercizio delle ferrovie complementari, la linea da Sondrio a Tirano fu compresa fra quelle del 2° tipo economico a scartamento ordinario, per le quali la pendenza massima può arrivare al 20 per mille, ed il raggio minimo delle curve a metri 200, con piattaforma della larghezza di m. 4.40.

Secondo il progetto, lo sviluppo complessivo delle curve è di m. 6,246, e la lunghezza totale dei rettilinei di m. 19,874. In complesso, le curve sono 46, delle quali: tre collo sviluppo totale di m. 300, hanno il raggio di 200 metri; una lo ha di 250 metri; tutte le altre di 300 e più.

L'andamento altimetrico si compone di m. 19,630 di livellette in ascesa, di m. 2,920 di livellette in discesa, e di m. 3,570 di tratti orizzontali. La pendenza massima adottata è del 20 per mille, per una lunghezza totale di m. 3,000; la pendenza media risulterebbe del 6.40 0[00.

Lungo la linea, sono da costruire due gallerie, una di 110 metri e l'altra di 60; e 97 opere d'arte pel passaggio dei corsi d'acqua, le più importanti delle quali sono un ponte di 16 m. di luce sul torrente Pesciavino, ed un altro ponte di 12 m. sul torrente Davaglione.

Sono inoltre previste 3 Stazioni per gli abitati di Chiuro-Ponte, Tresenda e Tirano; 3 fermate nelle località di Trevisio-Boffetto, San Giacomo e Villa-Stazzona; 5 case cantoniere doppie e 13 semplici; 8 garette di guardia, e 55 passaggi a livello.

><

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 10 al 15 corr.

Furono approvati, fra altri, i progetti riflettenti:

La costruzione del tronco dal chilometro 16 al km. 22, della ferrovia Caianiello-Isernia;

La costruzione di due nuovi magazzeni-merci nella Stazione centrale di Roma;

Il riordino e prolungamento del fabbricato-viaggiatori nella Stazione di Udine;

La costruzione di una tettoia in ferro sui binarii nella detta Stazione;

La costruzione di una rimessa per 14 locomotive nella Stazione medesima;

L'ampliamento della Stazione di Gallarate, nella ferrovia Gallarate-Laveno;

La costruzione del fabbricato definitivo pei viaggiatori, e locali accessorii, e l'impianto di un terzo binario nella Stazione di Santa Margherita lungo la ferrovia ligure orientale;

La costruzione di una Stazione alla foce del Vomano, al chilometro 118 della ferrovia Ancona-Foggia;

L'impianto di nuovi binarii sulle calate della Sanità, presso lo Scalo di San Benigno nel porto di Genova;

Il consolidamento del viadotto di Velletri, lungo la ferrovia Roma-Napoli;

La costruzione del tronco della strada provinciale di 1ª serie per Bosco Martese, compreso tra l'Ara Martese e l'abitato di Pietralta, in provincia di Teramo;

La costruzione del tronco della strada provinciale di 1ª serie da Forca di Penne alla provinciale Teramo-Chieti, compreso tra Civitella-Casanova ed il fosso Princialunga, in provincia di Teramo;

La costruzione del tronco della strada provinciale di 2ª serie Campomarino-Pietracatella, compreso tra Colletorto e Santa Croce di Magliano, in provincia di Campobasso.

><

Il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie Romane, nella sua adunanza del 10 corr., prendeva, fra altre, le seguenti più importanti deliberazioni:

1° Approvava i lavori che appresso:

a) Ampliamento del piazzale della Stazione di Magione;

b) Costruzione del fabbricato-viaggiatori e delle latrine alla Stazione di Pofi Castro;

c) Riduzione ad Officine di una parte della rimessa locomotive a Caserta;

d) Costruzione della vôlta rovescia alla galleria di S. Vittorino (linea Terontola-Foligno);

e) Rifazione od ampliamento del piazzale alla Stazione di Teano;

f) Modificazioni al piazzale della Stazione di Sparanise;

g) Impianto di una piattaforma di grande diametro per girare le locomotive a Grosseto.

2° Approvava inoltre l'acquisto di pietrisco, cerchioni d'acciaio, tela olona e carbone in pani (esuberanza di fornitura).

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie complementari del Regno. — Alle ore 10 ant. del 28 corrente, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma, si addiverrà allo incanto per l'appalto delle seguenti provviste, occorrenti all'armamento di varii tronchi delle ferrovie complementari del Regno, diviso in tre distinti lotti, come segue:

1° lotto, ruotaie di acciaio Bessemer, tonn. 10,078 per L. 2,821,917; 2° lotto, stecche corniere, quint. 5,085 e piastrelle quint. 3,433 per L 272,597; 3° lotto, chiavarde, quint. 1,013 e ramponi 2,767 per L. 152,589.

Il tempo utile per la consegna è di mesi quattro dalla data della stipulazione del contratto; e la consegna seguirà nelle Stazioni ferroviarie di Roma, Battipaglia, Sicignano, Avellino, Adria, Ravenna, Cesena e Parma.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata pel 1° lotto in L. 95,550, in L. 13,650 pel 2°, ed in L. 7,650 pel 3°; e la cauzione definitiva è fissata rispettivamente in L. 191,100, L. 27,300, L. 15,300, tutte in numerario o rendita D. P.

Ferrovia Parma-Spezia. — A seguito delle disposizioni impartiie dal Ministero dei lavori pubblici

addì 29 corrente, alle ore 10 ant., presso la Prefettura di Parma, e coll' assistenza del sig. Direttore della ferrovia Parma-Spezia, si procederà all' incanto per lo appalto della fornitura degli scambi e del materiale fisso per l'armamento delle Stazioni del tronco Parma-Fornovo, della ferrovia Parma-Spezia, diviso in due distinti lotti, come segue:

1° lotto, scambi semplici con cuore in acciaio fuso, n. 12 per L. 24,000; 2° lotto, piattaforme girevoli, pompe a mano, segnali a distanza, biliancie a ponte, grue diverse, ghisa per tubi, ecc., chil. 12,000. per L. 64,000.

La consegna si farà entro tre mesi dall' ordinazione, alla Stazione di Parma.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 1,000 pel 1° lotto e L. 2,200 pel 2°; e la cauzione definitiva è fissata rispettivamente in L. 2,100 e L. 6,400, tutte in numerario o rendita D. P.

Ferrovia Roma-Napoli. — Il *Piccolo* di Napoli, del 14, scrive:

Ieri, alle 10 55 del mattino, giunse da Roma un treno speciale, composto di un carro-bagaglio e di 7 carrozze, a trazione della macchina di nuovo modello, n. 807. Questo treno era partito da Roma alle 5 9 antim., per ordine del Ministero dei lavori pubblici, allo scopo di fare un esperimento del tempo minimo che si potrebbe impiegare nel viaggio fra Roma e Napoli.

Esso impiegò nel percorso 5 ore e 46 minuti, facendo, lungo la linea le seguenti fermate:

A Ciampino 1 minuto (incrocio di treni), ad Albano 1 minuto (idem), a Segni 5 minuti (provvista d'acqua), a Ceprano 4 minuti (cambio della macchina), a Cassino 1 min. (scambio). a Presenzano 1 min. (incrocio), a Teano 5 min. (provvista d'acqua), a Capua 1 minuto.

Da Roma a Ceprano, la trazione è stata fatta dalla macchina 812, e la velocità maggiore sviluppata è stata quella della linea da Cassino a Rocca d' Evandro, che raggiunse i 60 chilom.; la media della velocità di tutto il percorso è stata di 55 chilometri all'ora.

Questa prova è stata eseguita per norma del Governo, in seguito alle osservazioni fatte quando discutevasi alla Camera dei deputati il progetto per la linea direttissima fra Roma e Napoli.

Il treno era accompagnato dal cav. Galli, ispettore generale della sezione di Roma.

Alcuni funzionarii del Ministero dei lavori pubblici viaggiavano con questo convoglio.

Ferrovie Meridionali. — La Direzione dei trasporti ha pubblicato il seguente avviso:

Con ciascuno dei treni diretti 9, 71, 70 e 4 fra Bologna e Napoli (via Foggia), è posta in circolazione una vettura con compartimenti a letto, con cui l'intero viaggio Bologna-Napoli o viceversa, si compie senza trasbordo, in ore 19 circa.

Ogni vettura contiene tre posti a letto, ed è munita di ritirata con lavabo.

Per ogni posto a letto sono da pagarsi, in aggiunta al prezzo del biglietto di prima classe, e secondo il percorso, le seguenti sopratasse, nelle quali è compresa l' imposta governativa del 13 per cento:

Bologna-Napoli, o viceversa, L. 20 — Bologna-Foggia id. L. 13 — Bologna-Ancona id. L. 5 — Ancona-Napoli id. L. 14 — Ancona-Foggia id. L. 7 — Pescara-Napoli id. L. 12 — Foggia-Napoli id. L. 7.

I ragazzi, accompagnati da persone adulte, saranno ammessi gratuitamente, se di età inferiore ai 3 anni; e se di età compresa fra i tre anni ed i 7, dovranno pagare, oltre al solito biglietto di prima classe, la intera sopratassa per un posto a letto.

Alle Stazioni di Bologna e di Napoli, i posti a letto per l' intero percorso, e cioè rispettivamente per Napoli e per Bologna, potranno essere chiesti in qualunque tempo, pagando la relativa sopratassa, ma limitatamente al numero dei posti a letto assegnati al treno: invece i posti pei minori percorsi, e quelli che fossero domandati nelle Stazioni intermedie, non potranno essere accordati che all'atto della partenza del treno, ed in quel numero che sarà rimasto disponibile.

Di massima, sarà data la preferenza al viaggiatore che pagherà la sopratassa per un percorso più lungo: ed a parità di percorso, sarà data la preferenza al viaggiatore che pagherà per un maggior numero di posti.

I posti saranno assegnati dal Capo-Stazione, all'atto della partenza del treno, in modo da conciliare, per quanto è possibile, le convenienze di ciascun viaggiatore.

Non è dovuto alcun compenso al personale di servizio incaricato della composizione e scomposizione dei letti, e di riempire d'acqua i recipienti a ciò destinati, nelle Stazioni ove ciò possa farsi senza recare ritardo ai treni.

I signori Senatori e Deputati, che vogliono approfittare dei posti a letto, vi avranno diritto, pagando soltanto la sopratassa.

È assolutamente proibito di fumare nei compartimenti con letti, senza l'unanime consenso degli altri viaggiatori.

Le carrozze con compartimenti a letto contengono anche dei posti ordinarii di 1ª e 2ª classe, per comodo di coloro che volessero compiere l'intiero viaggio senza trasbordo e senza occupare un posto a letto.

Ecco l'orario dei treni con compartimenti a letto:

Bologna-Napoli — Bologna part. ore 3,15 ant. — Ancona arr. 8.15 — part. 8.28 » — Foggia arr. 4.10 pom. — part. 4.25 — Napoli arr. 10.

Durata del viaggio, ore 18.45.

Napoli-Bologna — Napoli part. ore 4 pom. — Foggia arr. 9,40 — part. 10 10 — Ancona arr. 6.1 ant. — part. 6.21 — Bologna arr. 11.34.

Durata del viaggio, ore 19.34.

Il prezzo dei biglietti ordinarii Bologna-Napoli o viceversa è: in prima classe L. 81.95 — in seconda classe lire 57.35.

Ferrovie in Sicilia. — Da Caltanissetta giungono notizie intorno ai lavori di scavo della grande galleria di Marianopoli, lungo la ferrovia di Vallelunga (Roccapalumba-Santa Caterina Xirbì). Al 1° del corrente mese, lo scavo d'avanzata nella galleria aveva raggiunto i m. 3780; e siccome la medesima è lunga m. 6277.62, così a quell'epoca rimanevano ancora da scavare m. 2497.62.

Lo scavo in piccola sezione procede regolarmente, e nello stesso modo è condotto lo scavo di allargamento, nonchè il rivestimento in calotta e quello dei piedritti.

Ferrovie venete complementari — Il Consiglio provinciale di Padova, nella seduta del 13, ha approvato le proposte concordate fra la sua Deputazione e la Commissione ferroviaria di Venezia, riguardo alle ferrovie Mestre-Piove-Adria e diramazione per Brondolo a Chioggia.

Ed il Consiglio comunale ha deliberato all'unanimità di assumere il quoto che gli spetta per legge per la costruzione e l'esercizio della ferrovia Mestre-Piove-Adria e Padova-Piove, più 3,000 lire annue di quoto fisso per 35 anni, da incominciarsi a pagare dopo l'apertura dell'esercizio.

Tramways nella provincia di Vicenza. — Nella seduta del 12 corr., il Consiglio provinciale di Vicenza accolse le conclusioni della Commissione consigliare sui *tramways*: la Provincia potrà concedere la costruzione e l'esercizio dei *tramways* sulle strade provinciali, ed accordare ai Comuni di concederne sulle comunali; — massimo della durata della concessione 50 anni; — massimo del sussidio L. 360 al chilometro fra Provincia e Comuni; — scartamento eguale a quello delle ferrovie e tramvie della Provincia; — preferibilmente lasciata la iniziativa ai Comuni; — eguali sussidii ed eguali concessioni potranno accordarsi alle ferrovie economiche.

Per intanto, queste norme sono applicate alle linee: Vicenza-Montagnana sino al confine con la provincia di Padova, e sua diramazione Sossano-Lonigo; Vicenza-Marostica e prolungamento a Bassano; Vicenza-Malo; Valdagno-Recoaro, esclusa la spesa per la costruzione o riduzione della strada; Schio-Arsiero e sua diramazione Piovene-Thiene; Schio-Torrebelvicino; Tavernelle-Lonigo. Per il 1883 si inscriveranno in bilancio L. 25,000.

Tramway di circonvallazione a Milano. — I binarii sono già stabiliti da P. Venezia alla P. Vigentina. Ora si prosegue alacremente nei lavori; non mancano che i viali Ticinese, Magenta e Sempione per raggiungere il binario che da P. Tenaglia fa attualmente servizio fino a P. Venezia.

Ferrovie Varesine — Come preannunciammo nel numero precedente, il Consiglio provinciale di Como, nella seduta del 13 corr., prese a discutere la questione ferroviaria.

Udita la relazione di quanto venne fatto in Comitato privato, esposta molto chiaramente dal cons. Tubi, ed entrato quindi il Consiglio nel merito, dopo una calorosa ed in qualche punto anche clamorosa discussione, che durò ben due ore, il Consiglio adottò per appello nominale il seguente concluso:

« Il Consiglio delibera di incaricare la Deputazione di riaprire le trattative colle Ditte già presentatesi per l'esecuzione delle linee Varesine, comprendendovi anche la linea Lecco-Como; e l'incarica pure di ridurre a preliminari di contratto le proposte, che si faranno dalle dette Ditte, sottoponendoli al Consiglio per la sua deliberazione, possibilmente entro quindici giorni ».

— La Deputazione provinciale poi si radunò il 16 in seduta straordinaria, onde avvisare ai modi di dare esecuzione al suddetto deliberato consigliare, e deliberò:

« Di invitare le Ditte, che già fecero offerte per la costruzione ed esercizio delle linee Varesine, a volere entro il giorno 31 corrente presentare gli eventuali miglioramenti alle dette proposte; nonchè le proposte per la costruzione ed esercizio della linea Como-Lecco, in forma obbligatoria, accompagnate dalla garanzia di L. 20,000 in rendita pubblica, onde possano essre sottoposte alla deliberazione del Consiglio provinciale; avvertendole che vennero fatti officii al Ministero dsi lavori pubblici perchè vengano loro resi ostensibili i progetti di ferrovia Como-Lecco, redatti dall'ing. Giosuè Pensa, e che si trovano presso il prelodato Ministero per esame ed approvazione ».

Ferrovie del Ticino — Il 15 corr. si è costituita in Roma, per iniziativa della *Società generale per le ferrovie complementari*, e col concorso di diversi Istituti e capitalisti nazionali ed esteri, una Società anonima deneminata *Società per le ferrovie del Ticino*, avente per iscopo di costruire ed esercitare ferrovie e tramvie nelle provincie di Como, Milano, Novara e Pavia.

La Società è amministrata da un Consig.io composto dei signori:

Principe Don Placido Gabrielli, presidente del Banco di Roma. — Comm. ing. Edoardo Gioia, consigliere delegato per le Ferrovie eomplementari. — Vittorio Tesck, ministro di Stato, governatore della Società generale di Bruxelles. — Comm. Epaminonda Segrè, amministratore delegato della Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde — Ing. Leone Ulens, direttore delle Ferrovie del Bas Elbe. — Marchese Giulio Mereghi, consigliere delle Ferrovie complementari. — Vittorio Stoclet, amministratore delegato della *Compagnie Belge-Italienne de chemins de fer.*

La Società si è costituita col capitale di 5 milioni, e con facoltà di emettere altri 5 milioni di Obbligazioni.

Tramways nella provincia di Torino. — La Deputazione provinciale di Torino, nell'adunanza del 3 corrente, mandò invitarsi la Società concessionaria del *tramway* Pinerolo-Cavour a stabilire nna fermata facoltativa nel luogo che verrà di concerto inteso coll'Ufficio tecnico provinciale, fra le due fermate fisse di Campiglione e Mombello, nel maggior interesse dei proprietarii ed abitanti.

Rinviò alla Società generale di ferrovie economiche, concessionaria del *tramway* a vapore da Santhià ad Ivrea, la tariffa pel trasporto dei viaggiatori, onde vengano i relativi prezzi ridotti alla misura fissata dal Capitolato, e secondo la base adottata per le altre linee già in esercizio nella provincia.

Approvò il progetto definitivo pel tronco del *tramway* da Torino a Leyni; ed accordò una proroga di mesi tre alla presentazione del progetto definitivo pel proseguimento della linea fino a Castellamonte; fermo però restando il termine prefisso dal Capitolato per l'ultimazione dell'opera.

Tramways d'Alessandria. — All'assemblea del 10 corr. in Bruxelles, il Presidente espose che, la metà del capitale sociale essendo perduta, era il caso di sciogliere la Società. E lo scioglimento è stato pronunciato all'unanimità.

I tre Amministratori attuali furono nominati liquidatori. Essi ricevettero pieni poteri per eseguire la liquidazione, e specialmente quello di cedere ad una nuova Società, da costituirsi, tutto l'attivo dei *tramways* di Alessandria.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Leggesi nella *Gazzetta Ticinese* dell'11:

Secondo un dispaccio da Olten, sabato sera (della scorsa settimana), presso la Stazione di Sempach, in seguito ad un cambiamento di binario fatto non esattamente, eèbe luogo uno scontro fra un convoglio merci proveniente da Lucerna ed il convoglio diretto per Milano. Grazie alla presenza di spirito dei due macchinisti, il pericolo venne avvertito in tempo, e quindi si potè evitare una grandissima catastrofe. Dei passeggieri, sole due signore rimasero leggermente contuse al capo. Il danno del materiale non è importante.

— A quanto ci si assicura, un altro accidente, che poteva avere seriissime conseguenze, ebbe luogo domenica mattina nelle vicinanze della Stazione di Göschenen. Il convoglio del mattino aveva appena lasciato quella Stazione per entrare nel gran tunnel del Gottardo, quando, giunto sul ponte metallico gettato sulla Reuss, ad un vagone-merci si ruppe un assale. La scossa risentita da tutto il convoglio fu piuttosto forte; e tanto il carro rotto, quanto il susseguente diedero un balzo tale, da rovesciare la merce che portavano (ci si dice delle balle di cotone) nel sottostante fiume. Anche il ponte metallico subì danno per la forte scossa, per cui dovette essere puntellato.

Ferrovie francesi. — Leggiamo nel *Temps*, del 14:

Stamane la Commissione del regime generale delle ferrovie si è riunita per decidere sulla Convenzione tecnica conchiusa colla Compagnia d'Orléans, e presentata dal sig. Varroy, Ministro dei lavori pubblici.

La Commissione, ad unanimità dei membri presenti, ha respinto la Convenzione.

Quindici membri assistevano alla seduta, sopra ventidue di cui è composta la Commissione.

Il signor Baïhaut è stato nominato relatore, e presenterà il suo rapporto prima delle prossime vacanze.

Il rapporto dovrà indicare, conformemente alla decisione espressa dalla Commissione, le ragioni che su ciascun punto della Convenzione hanno determinato il rigetto.

Galleria dell'Arlberg — Al 1° luglio corr., la perforazione del tunnel dell'Arlberg, dal lato est era avanzata a 2,848 m.; dal lato ovest, era giunta a m. 5,056, cioè alla metà della sua lunghezza totale, che sarà di m. 10,270. I lavori furono incominciati il 1° luglio 1880.

Ferrovie tedesche. — L'*Azionista* di Berlino, dell'8 luglio, annunziò che si tratta di colpire d'imposta i biglietti ferroviarii, il cui prezzo sarebbe aumentato.

Ferrovie rumene. — L'*Officiel* pubblica il concorso per la costruzione di ponti sul Danubio onde raccordare la linea di Kunstendjé-Cernavoda a quella di Bucharest-Fetetti, e per la costruzione del tunnel sotto il Danubio. I premii da distribuirsi ai tre migliori progetti per i ponti si elevano a L. 100,000, e per il tunnel a L. 50,000.

Il Governo rumeno fa appello ai principali costruttori del mondo.

Ferrovie turche — Venne solennemente aperta la ferrovia da Kujudsohuk a Sarykeni, nell'Asia minore. È una prolungazione della grande linea, che parte da Smirne verso l'interno, e che mette in comunicazione questo porto con regioni di grande fertilità. Nel suo complesso, la linea ha ora una lunghezza di 230 chil. Questo tragitto si fa in 5 ore, con una velocità di 46 chil. all'ora.

— La *Revue financière* dice che la stampa si occupa da varii giorni della progettata cessione delle ferrovie turche; essa è in grado di offrire alcuni ragguagli, che ha ragione di credere esatti, sullo stato della questione,

Il barone Hirsch desidera, senza dubbio, di cedere tutto ciò che gli rimane dei diritti acquisiti in Turchia; ed infatti, furono da lui fatte pratiche presso un gruppo finanziario, di cui fa parte la Banca Ottomana. Questo Stabilimento è, secondo la *Revue*, designato per prendere le ferrovie ottomane.

Ma le pratiche del barone Hirsch non furono il punto di partenza dei negoziati, bensì soltanto l'occasione di uno scambio di vedute. Da questo scambio di vedute non n'è uscito alcun accordo determinato pel programma di cui è portatore il consigliere di giustizia sig. Primker, rappresentante del gruppo austro-tedesco.

Dopo parecchi colloqui, le proposte del barone Hirsch, contro il quale l'opinione pubblica si sarebbe pronunciata abbastanza nettamente a Berlino, parvero agl' interessati assolutamente inaccettabili.

Non se ne deve però dedurre che la questione sia definitivamente abbandonata. I gruppi finanziarii di Vienna, Berlino e Parigi sono completamente d'accordo sulla via da seguire di fronte alle nuove proposte del barone Hirsch, che, come dicemmo, non presentano un terreno conveniente per giungere ad un accomodamento. Però dall'una parte e dall'altra non si rinunciò alla speranza di riescire ad un accordo. Ciò che rende per ora inutili i colloqui si è la questione politica; poichè non è possibile tracciare le grandi linee di un accomodamento finanziario, senza prima conoscere le reali disposizioni del Governo ottomano riguardo al barone Hirsch, e reciprocamente.

Allorchè il Governo sarà d'accordo con lui, e consentirà a trattare sulle basi d' una transazione reciproca; quando il Governo avrà pure l'assenso dell'Austria, della Serbia e delle altre nazioni vicine pei raccordamenti da eseguire, resterà ancora da studiare il lato tecnico.

Sarà allora soltanto che i gruppi finanziarii ed il barone Hirsch potranno utilmente discutere.

Ferrovie russe. — Una ferrovia importantissima venne aperta all'esercizio verso l'Oriente, cioè quella da Tiflis a Bakou. Andando a congiungersi alla ferrovia esistente fra Tiflis e Poti, essa completa la strada fra il Mar Nero ed il Cespio. Così si arriverà d'ora innanzi dall'uno all'altro in 32 ore. Da Bakou, delle linee di navigli si avviano direttamente verso Asterabad (Persia) e verso Krasnowodsk, porto di Khiva, ora appartenente alla Russia. In tal guisa, la strada più breve e più diretta tra l'Europa da una parte, l'Asia centrale e la Persia dall'altra, passa attualmente per Poti e Bakou.

Disastro in Russia. — Un telegramma da Mosca, 14, reca:

Un terribile accidente avvenne sulla ferrovia fra Tcheruy e Bastyiero. Otto vagoni furono sepolti sotto una frana. Su 217 viaggiatori, 39 furono ritirati più o meno gravemente feriti: tutti gli altri perirono.

L'accidente fu cagionato dalle abbondanti pioggie, che avevano ruinata i fianchi della strada. Il convoglio uscì dalle rotaie, e venne precipitato da una grande altezza. Fra le vittime si nomina anche il generale Drenteln

Disastro in Tunisia. — Un telegramma da Tunisi, 16, reca:

Vi fu uno scontro di treni fra la Goletta e Marsa. Sonvi 27 feriti.

Disastro in Inghilterra — Si telegrafa da Londra, in data del 10:

Ieri sera ebbe luogo, presso la Stazione di Cork, uno scontro fra il treno che parte da questa città per Queenstown ed un altro che arrivava da Youghal. Quaranta viaggiatori furono feriti, di cui dodici mortalmente.

Il sistema Agudio nel Brasile. — Ci scrivono che il Governo del Brasile, dopo i risultati sfavorevoli ottenuti coi sistemi Fell e Fairle sui tronchi di Cantagallo ed alle Rocheuse, si è determinato, come già fecero il Chilì e l'Argentina, ad ammettere il sistema Agudio sulla linea principale dell'Impero, detta di Don Pedro II.

Questa ferrovia, che alimenta, col suo traffico annuo di 600 mila tonnellate di merci, il porto di Rio Janeiro, fece sentire il bisogno di raddoppiare il suo binario sopra un tratto di 22 chilometri, avente la pendenza di 18 millimetri, che corrisponde alla salita della Serra del mare.

Siccome questa operazione sarebbe riuscita troppo dispendiosa, così fu proposta ed ammessa invece la costruzione di un tronco separato, con pendenze cinque volte maggiori (10 per 0[0), di 4 chilom. di lunghezza, da esercitarsi col sistema Agudio. Questa specie di scorciatoia o linea di minimo percorso, dovrà servire all'ascensione dei treni di 200 tonnellate, e l'attuale binario riceverà i treni in discesa.

Si prevede che tale variante procurerà pel detto tronco il risparmio di 15 milioni di lire nella costruzione, e di oltre un milione all'anno nelle spese d'esercizio pel completo risparmio del combustibile, potendosi, col sistema Agudio, utilizzare una forza idraulica di 2000 cavalli.

Ma ciò che più interessa l'Amministrazione di quella ferrovia, e soprattutto il Commercio, si è la maggiore rapidità nei trasporti, guadagnandosi i 3[4 del tempo che occorre per fare la salita dei treni. Quanto sia apprezzabile siffatta rapidità, risulta dal fatto, che su quella linea non si conoscono i trasporti a piccola velocità, stante la natura delle merci e le esigenze speciali del commercio di Rio.

Per gli opportuni concerti coll'inventore, il Governo del Brasile ha incaricato il segretario di Stato signor Onorio Bicalho, Direttore generale dei lavori pubblici nel Brasile, il quale giunse appositamente in Torino. L'Ispettore del Genio civile italiano, comm. Ferrucci, di ritorno da pochi giorni da quell'Impero, ha potuto fornire al Ministero dei lavori pubblici i suesposti particolari.

Notizie Diverse

Lavori edilizii in Roma. — Sono stati depositati dal Municipio nell'aula del palazzo Capitolino, detta dei Conservatori, i seguenti documenti:

a) Il tipo generale del piano regolatore e di ampliamento della città, insieme ai disegni delle modificazioni deliberate dal Consiglio;

b) La relazione della Commissione consigliare, che fu incaricata dell'esame del piano stesso;

c) Le copie delle relative discussioni e deliberazioni del Consiglio.

Tali documenti sono visibili, dalle ore 10 ant. alle 2 pom., fino al 27 corrente; e chiunque può prenderne cognizione durante questo tempo, ed indirizzare al Sindaco le proprie osservazioni od opposizioni in merito del progetto.

Corpo Reale del Genio civile. — La *Gazz. Uff.* del 15 corrente ha pubblicato il R. Decreto del 5 stesso mese, controfirmato dai ministri Baccarini e Zanardelli, con cui è sanzionata e promulgata la legge, votata dal Parlamento, sull'ordinamento del Corpo Reale del Genio civile. Nel prossimo numero riferiremo il testo di questa legge.

Arsenali di Spezia, Venezia e Taranto. — La *Gazz. Uff.* del 10 corrente ha pubblicato il R. Decreto del 29 giugno p. p., firmato dai ministri Acton e Zanardelli, con cui è sanzionata e promulgata la legge votata dal Parlamento (e da noi già riferita), con cui sono stabilite le nuove opere da farsi negli Arsenali della Spezia e

di Venezia e per l'impianto del nuovo Arsenalo di Taranto, per la complessiva somma di L. 16,000,000, suddivisa come segue:

Esercizii	Spezia	Venezia	Taranto	Totale
—	—	—	—	—
1882	L. 200,000	L. 100,000	L. 500,000	L. 800,000
1883	» 700,000	» 200,000	» 1,600,000	» 2,500,000
1884	» 200,000	» 300,000	» 2,300,000	» 2,800,000
1885	» 1,100,000	» 300,000	» 2,200,000	» 3,600,000
1886	» 1,300,000	» »	» 1,200,000	» 2,500,000
1887	» 1,300,000	» »	» 1,000,000	» 2,300,000
1888	» 800,000	» »	» 300,000	» 1,100,000
1889	» 200,000	» »	» 200,000	» 400,000
Tot. gen.	L. 5,800,000	L. 900,000	L. 9,300,000	L. 16,000,000

Servizio postale marittimo. — La *Gazzetta Ufficiale* del 13 corrente ha pubblicato il R. Decreto del 25 giugno p. p., con cui è sanzionata e promulgata la legge, votata dal Parlamento (e da noi già riferita), con cui è approvata la Convenzione addizionale stipulata fra lo Stato e le Società Rubattino e Florio; ed è autorizzato lo stanziamento annuale, cominciando dal 1882, nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici, delle somme occorrenti per l'adempimento delle condizioni pattuite colla detta Convenzione.

Concessioni di derivazioni d'acque, ecc. — Con R. Decreto del 25 maggio scorso (*Gazz. Uff* del 13 corr.) è concessa facoltà ai Corpi morali ed agl'individui indicati nell'unito elenco, di derivare le acque ed occupare i tratti di spiaggia lacuale ivi descritti. Sono 7 concessioni d'acqua *per forza motrice* (2 prov. di Massa, 1 Lucca, 1 Aquila, 1 Reggio Calabria, 1 Como ed 1 Sottopref. di Varallo); 3 concessioni *per irrigazione* (1 prov. di Padova, 1 Ravenna, 1 Mantova); 1 concessione per uso industriale (Perugia); 2 concessioni per occupazione di *spiaggia lacuale* (1 prov. Como, 1 Sottopref Pallanza).

Ufficii telegrafici. — Il giorno 8 in Novalesa (provincia di Torino), ed il giorno 9 in San Giorgio a Cremano (provincia di Napoli) è stato aperto un Ufficio telegrafico governativo, al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Telegrafia internazionale. — La Direzione generale dei telegrafi porta a conoscenza del pubblico, che pei telegrammi a destinazione dell'Egitto, oltre alla via della Turchia (Valona), sono pure disponibili le vie più costose Zante-Sira-Tchesmé-El Arich e Zante-Candia-Tchesmé-El Arich.

Per Alessandria e Ufficii del basso Egitto, la tassa della prima di queste due ultime vie è, per ciascuna parola, di lire 1.50, e quella della seconda è di lire 1.57 1|2.

Tali tasse aumentano di 25 centesimi per gli Ufficii dell'alto Egitto.

È interrotta la via di Malta anche per Suez, Aden ed oltre.

Elevatori idraulici. — Un ordine del giorno della Società promotrice dell'industria nazionale, deliberato dietro un'accurata relazione del prof. Cavallero, dimostra l'importanza e l'utilità pratica di questi nuovi apparati, e rende omaggio all'inventore signor Minisini di Torino.

Di due sorte sono gli elevatori in discorso: l'uno destinato ad elevare l'acqua a piccole altezze; l'altro per esportare le grandi quantità. In entrambi trovasi applicato il medesimo principio, consistente nell'impedire, per frapposizione di una massa d'aria, ogni contatto fra l'acqa e l'organo meccanico, che deve produrne la circolazione.

Il relatore conchiude col chiamar l'attenzione pubblica e specialmente dei Consorzii d'irrigazione e delle Compagnie di bonificamento, sopra cotesta interessante invenzione.

Presso l'inventore (via Massena, 23) sono visibili i disegni e due piccoli modelli degli apparati, e si possono avere tutte le spiegazioni desiderabili.

Ventilatore idropneumatico. — Su questo congegno, annunciato dal *Sole* di Milano come una *nuova invenzione italiana*, dovuta al signor Pietro Molinari di Cremona (e di cui parlammo nel precedente numero), leggiamo nella *Perseveranza* del 14:

La *nuova invenzione italiana* non è altro che una riduzione in piccola scala dei noti ventilatori a campana, di cui una delle applicazioni più recenti, e senza dubbio la più grandiosa di tutte, venne fatta, si può dire sotto i nostri occhi, alla ventilazione dell'imbocco Nord del tunnel del Fréjus. La prima applicazione di codesto congegno, di cui si possa precisare le date, rimonta al 1775, e venne fatta in Brettagna a Châtel Landron; esso è probabilmente di origine assai più antica, e venne, a quanto pare, introdotto dapprima nella Spagna ed in Francia, d'onde poi si diffuse anche nelle miniere dell'Harz. « Questi apparecchi (afferma lo Zoppetti nella sua *Arte mineraria)* tendono a venir sostituiti quasi ovunque da apparecchi più recenti, al cui confronto non possono indubbiamente reggere ».

Nuovo ritrovato esplosivo Médail. — Il giorno 10 corrente ebbero luogo in Ivrea, e precisamente nella galleria della ferrovia Ivrea-Aosta, alcune esperienze di un ritrovato, che l'inventore signor Francesco Médail asserisce destinato a surrogare la dinamite nei suoi molteplici usi, con maggiori vantaggi e senza gli inconvenienti di quella.

Le esperienze seguivano alla presenza di buon numero di persone, tra le quali varii ingegneri, ufficiali di artiglieria e Genio, imprenditori di costruzioni ferroviarie ed altri specialmente competenti.

Ecco qualche cenno di quello che i presenti hanno potuto constatare:

1ª *Esperienza*. Venne avvicinata la fiamma di una lanterna da minatore ad un cartoccio della materia esplodibile, tenuto nelle mani dal signor Médail. Il preparato prese subito fuoco, abbruciò con fiamma luminosa di un bel colore azzurro come quella di un fuoco di bengala, senza lasciar odore e producendo pochissimo fumo, che si è dissipato tostamente. Impiegato nelle gallerie, il nuovo trovato avrebbe il grande vantaggio di non sviluppare gaz che pregiudichi la salute degli operaj addetti ai lavori, a differenza della dinamite, che produce gaz i quali hanno una azione deleteria sugli organi della respirazione.

2ª *Esperienza*. — In una bottiglia di vetro, senza turacciolo, venne versata una cartuccia sciolta della predetta materia, alla quale fu comunicato il fuoco. Essa abbruciò lentamente, facendo fondere gran parte del vetro della bottiglia senza detonare. Si dedurrebbe da questa esperienza che, se il nuovo trovato prendesse fuoco in un magazzino, non esploderebbe, anzi continuerebbe a bruciare sino a totale consunzione, purchè siavi un'apertura per la quale abbiano sfogo i gaz che man mano si sviluppano dalla combustione.

3ª *Esperienza*. — Si è immerso nell'acqua un cartoccio del nuovo composto munito d'innesco, e dopo varii minuti gli si è comunicato il fuoco. Il cartoccio ha esploso, proiettando in alto l'acqua e sconquassando il recipiente. Questa esperienza potrebbe provare l'utile impiego dell'invenzione nelle mine subacquee.

4ª *Esperienza*. — Nella testa del cunicolo d'avanzamento della galleria che è scavata in una roccia durissima, quale è la diorite, furono preparati tre fori da mina, della profondità di circa un metro. Vennero caricati con cariche del nuovo composto, eguali in peso a quello di dinamite impiegate ordinariamente dai minatori delle gallerie. Fatte brillare nello stesso modo che si pratica per la dinamite, si è osservato un effetto utile, che fu giudicato pari a quello che si avrebbe avuto coll'impiego della dinamite numero 1, e nel medesimo tempo venne confermata la proprietà della nuova materia scoperta, cioè di non lasciar odore e di sviluppare pochissimo fumo.

5ª *Esperienza*. — Per ultimo, come prova che il nuovo composto non è di pericoloso maneggio, il signor Médail ne sciolse un cartoccio su un grosso sasso, con un acciarino battè una pietra focaia tenuta in mezzo al preparato stesso; si produssero molte scintille, le quali non determinarono nè lo scoppio, nè l'accensione del composto in parola; e per abbruciarlo si è dovuto accostargli, come già si era praticato poco prima, la fiamma d'una lanterna da

minatore. Questa esperienza potrebbe provare che durante il caricamento delle mine nella roccia, per qualche inavvertenza anche determinandosi delle scintille, o comprimendo la sostanza con troppa veemenza, impiegando il nuovo trovato non evvi pericolo alcuno di scoppio.

Se questi lusinghieri risultati saranno confermate da nuove e più estese esperienze, che ci auguriamo di vedere presto attuate, sarà certamente palese tutta l'importanza dell'invenzione del signor Médail, ed un gran vantaggio ne trarranno le industrie, che potranno valersene con sensibile economia, evitando i principali inconvenienti della dinamite, quali sono lo sviluppo di gaz deleterii in seguito alla combustione, il pericolo di scoppio pei forti urti, la difficoltà del maneggio, ecc.

(*Gazz. Piem.*)

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Inerzia completa nei valori ferroviarii nella scorsa settimana, e salvo poche eccezioni, rimasero tutti al prezzo nominale. Le Azioni della Società delle Meridionali, che furono tra i valori eccettuati, s'aggirarono sul 459 al 458; le Obbligazioni stazionarie sul 276.75; i Boni sul 537.

Intrattate furono le Sarde, della serie A, a 271.50; quelle della serie B a 269; le altre della serie C a 271.

Offertissime straordinariamente furono le Azioni delle Ferrovie Romane, le quali dal prezzo di 140, che ebbero a principio, scesero fino a 126 senza compratori. Causa di questo straordinario ribasso furono le voci corse in Borsa, che la Corte di Cassazione di Firenze, nella causa in questi giorni trattata e discussa fra le Azioni comuni e le privilegiate, abbia cassata la sentenza della Corte d'appello, rinviando la causa a quella di Lucca, e che nei *considerando* abbia svolti degli argomenti ritenuti favorevoli alle teorie sostenute dagli azionisti delle privilegiate contro le Azioni comuni.

Le Palermo-Trapani, prima emissione, si aggirarono sul 277.50; quelle di seconda emissione a 271; quelle delle Pontebbane a 426.

A Parigi, le Azioni Ferrovie Lombarde non ebbero che scarso mercato tra il 286.25 e il 282.50; le Obbligazioni relative tra il 280 e il 278; più ferme le Obbligazioni Vittorio Emanuele sul 276.25 al 277. Le Azioni Ferrovie Romane, per la stessa causa che le fece ribassare in Italia, ribassarono a Parigi da 140 a 139.

PAGAMENTI e DIVIDENDI.

Società concessionaria della ferrovia Torino-Cuneo-Saluzzo — Dal 20 corr., presso la sede sociale in Torino (via S. Teresa, 18), si pagherà agli azionisti il dividendo 1881 in L. 30 per ogni Azione tuttora in circolazione.

Società concessionaria della ferrovia Alessandria-Novi-Piacenza — Dal 20 corr., presso la sede della Società in Torino (via S.ª Teresa, 18) e dal banchiere Ponti in Piacenza, si pagherà agli azionisti il dividendo 1881 in L. 22 per Azione, più gl'interessi 5 p. 0[0 pel 1° semestre 1882 in L. 12.50, e così in totale L. 34.50 per Azione.

Avvisi d'Asta

Il 26 corr., presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Torino, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della fornitura di 31,000 sbarre in acciaio per canne da fucile (mod. 1870), per il complessivo importo di L. 65,100. Consegna entro 100 giorni in 5 rate: la 1ª entro i primi 40 giorni, le altre di 15 in 15 giorni successivi. Deposito cauzionale L. 6,600 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione medesima, si terrà pure un'asta per l'appalto della fornitura di 33,000 aste da casse di fucili (mod. 1870) e di 3,000 aste da casse di moschetti di fanteria, per il complessivo importo di L. 103,500. Consegna come sopra. Deposito cauzionale di L. 10,400 come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione delle costruzioni navali del 1° dipartimento marittimo (Spezia), si terrà una 2ª asta, deserta la 1ª, per l'appalto della fornitura di 13 trapani meccanici semplici coi loro accessorii per la complessiva somma di L. 41,600. Deposito cauzionale L. 4,200 in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione medesima, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di 3 pialle per piallare orli di lamiere coi relativi accessorii, per la complessiva somma di L. 42,000. Deposito cauzionale come sopra.

— Il 27 detto mese, presso il Municipio di Savona, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto delle opere di arginamento della sponda destra del torrente Letimbro, regione Folconi, sull'importo di L. 88,445, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 4,750, cauzione definitiva L. 9,600, oltre L. 4,000 per le spese d'asta e contratto, tutte in numerario o rendita D. P.

— Il 29 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma, e presso la Prefettura di Milano, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di difesa in fascinoni alla riva sinistra di Po, nella località detta *Il Garyatario*, nei Comuni di Senna Lodigiana, Somaglia e Guardamiglia, per la presunta somma di L. 122,500. Lavori da eseguire entro 120 giorni. Deposito interinale L. 6,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Il 30 detto mese, presso la Prefettura di Bologna, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione del 5° tronco della strada comunale obbligatoria detta dell'*Idice*, che si estende dal Baccanello a Cà di Lavacchio, della lunlunghezza di chil. 3.184, per il presunto importo di L. 59,341.73. Deposito interinale L. 2,500, cauzione definitiva L. 6,000, ambidue in numerario o biglietti della Banca N.

— Il 31 detto mese, presso il Municipio di Catania, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di sistemazione della via San Giorgia, detta *Fossa della Creta*, cioè dal cancello Sointo Patti al confine del territorio di Catania, per il presunto importo di L. 45,000. Lavori da eseguire entro un anno dalla consegna. Deposito interinale L. 2,000 in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Ferrara, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di sistemazione della banca e sottobanca all'esterno del froldo Fossadalbero sul Po, della lunghezza di m. 1879, per il presunto importo di lire 67,565 Lavori da eseguire entro 120 giorni dalla consegna. Deposito interinale L. 3,500 in numerario o rendita D. P.

— Il 1° agosto p. v., presso la Prefettura di Caserta, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un nuovo ponte metallico, detto San Lorenzo sul Liri, nell'abitato di Sora, in sostituzione dell'attuale in muratura, per il presunto importo di L. 50,260, escluse le opere in muratura. Deposito interinale L. 4,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario biglietti di Banca, o rendita D. P.

— Il 2 agosto p. v., presso la Direzione del Genio militare di Messina, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un magazzino di polvere non alla prova, da erigersi in vicinanza alla fiumara Cammari, verso il villaggio omonimo presso Messina, per il presunto importo di L. 64,000. Deposito cauzionale L. 6,400 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Cagliari, si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione del porto di Bosa, e per la manutenzione delle opere d'arte durante il biennio per l'esecuzione dei lavori, per la presunta complessiva somma di L. 569,010. Lavori da eseguire entro due anni dalla consegna. Deposito interinale lire 30,000, cauzione definitiva L. 60,000, ambedue in numerario o rendita D. P.

G. PASTORI *Direttore-proprietario, responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

PRODOTTI APPROSSIMATIVI MENSILI

di maggio 1882
e confronto coi definitivi di maggio 1881.

	1882	1881	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio	3.571	3.567	4	—
Media in esercizio	3.571	3.567	4	—
Viaggiatori	3,456,885.85	3,466,805.76	»	9,919.91
Bagagli e cani	170,216.90	172,837.21	»	6,620.31
Merci a grande velocità	801,595.90	844,240.25	»	42,644.35
Merci a piccola velocità	4,915,907.12	4,516,787.70	399,119.42	—
Totale dei prodotti ferroviari	9,344,605.77	9,000,670.92	343,934.85	—
Navigazione sul lago di Garda	12,608.25	11,559.50	1,048.75	—
Totale del mese	9,357,224.02	9,012,230.42	344,983.60	—

PRODOTTI *dal* 1° *gennaio al* 31 *maggio.*

	1882	1881	AUMENTO	DIMINUZIONE
Viaggiatori	16,150,537.85	15,470,283.07	680,254.78	—
Bagagli e cani	715,786.01	694,130.26	19,665.75	—
Merci a grande velocità	4,033,503.40	3,879,994.48	153,508.92	—
Merci a piccola velocità	23,878,148.59	22,114,698.—	1,763,450.59	—
Totale dei prodotti ferroviari	44,775,975.85	42,159,105.81	2,616,870.04	—
Navigazione sul lago di Garda	44,646.60	44,013.35	633.25	—
Totali dal 1° gennaio	44,820,622.45	42,203,119.16	2,617,503.29	—

PRODOTTI *per chilometro (esclusa la navigazione)*

	1882	1881	DIFFERENZA in confronto col 1881	Per cento
Prodotti del mese di maggio	2,616.80	2,523.32	+ 93.48	+ 3.70
Prodotti totali	12,538.78	11,819.21	+ 719.57	+ 6.09

Strade Ferrate Meridionali

25ª Settimana. — *Dal* 18 *al* 24 *giugno* 1882.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1882	1,549.71	455,899.09	294.18
Settimana corrisp. nel 1881	1,446.—	455,822.55	315.23
Differenze nei prodotti della settimana 1882	+103.71	+ 76.54	— 21,05
Introiti dal 1° gennaio 1882	1,520.47	11,045,823.51	7,264 74
Introiti corrisp. nel 1881	1,446.—	11,398,532.49	7,882 80
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1882	+ 74.47	— 352,708.98	— 618.06
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1882	1,338.—	230,239.85	172.08
Settimana corrisp. nel 1881	1,307.—	226,019.25	172 93
Differenze nei prodotti della settimana 1882	+ 31.—	+ 4,220.60	+ 0.85
Introiti dal 1° gennaio 1882	1,338.—	5,532,747.80	4,135.09
Introiti corrisp. nel 1881	1,283.06	5,130,167.09	4,232.20
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1882	+ 54.94	+ 102,580.71	— 97.11

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di maggio 1882
(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	30,279,52	11,474,65	8,571,83
Piccola Velocità	8,930,89	542,31	4,625,39
Totali	39,210,41	12,016,96	13,200,22

Strade Ferrate Romane

16ª Settimana — *Dal* 16 *al* 22 *aprile* 1882
(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana	1,681	647,097.40	20,072.24
Settimana corrisp. del 1881	1,681	674,207.35	20,913.20
Differenza in più	—	—	—
Differenza in meno	—	27,109.95	840.96
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 15 aprile 1882	1,681	9,467,031.88	18,353.58
Periodo corr. 1881	1,681	9,749,609.35	18,901.41
Aumento	—	—	—
Diminuzione	—	282,577.47	547.83

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti del mese di dicembre 1881.
(depurati dalle tasse governative).

QUALITA' DEI TRASPORTI	LINEA VICENZA-SCHIO Importo	LINEA TREVISO-VICENZA e PADOVA-BASS. Importo	LINEA CONEGLIANO-VITTORIO Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori	9,319.09	32,327.74	3,791.01	45,437.84
Bagagli e cani	109.76	535.22	78.91	723.92
Merci a grande vel.	1,069.45	5,006.78	2,077.25	8,153.48
Merci a piccola vel.	10,914.96	31,205.73	2,726.30	44,846.99
Introiti diversi	533.58	1,020.07	381.58	1,935.23
Totale	21,946 84	70,095 54	9,055 08	101,097.46

ANNUNZI

TORINO, 1882

Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*

Anno XV. Mercoledì 26 Luglio 1882. **N. 30.**

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — Torino.

STRADE FERRATE MERIDIONALI

RELAZIONE *del Consiglio d'amministrazione all'Assemblea generale ordinaria del* 15 *giugno* 1882.

(Continuaz. e fine. — V. num. 29).

VIII. *Prodotti dell'esercizio della Rete Calabro-Sicula* (seguito).

Abbiamo ora da dar conto dei trasporti di bestiame, i quali tra la grande e la piccola velocità si ripartirono nel modo risultante dallo specchietto qui appresso:

Distinzione del bestiame	Modo di Spedizione	Grande V. 1881 Capi	Grande V. 1880 Capi	Piccola V. 1881 Capi	Piccola V. 1880 Capi	Totali 1881 Capi	Totali 1880 Capi
Bestiame grosso	Spediz. ordin. a vagone comp.	18,776	17,372	18,713	16,997	37,489	34,069
	Spediz. ordin. per capo . . .	1,860	1,654	800	411	2,660	2,065
	Totale . . .	20,636	19,026	19,513	17,108	40,149	36,134
	Spedizioni per conto dello Stato . . .	1,284	1,051	»	»	1,284	1,051
Bestiame piccolo	Spediz. ordin. a vagone comp.	14,677	21,280	19,980	20,706	34,657	41,986
	Spediz. ordin. per capo . . .	303	361	370	187	673	548
	Totale . . .	14,980	21,641	20,350	20,893	35,330	42,534
	Totale generale .	36,900	41,718	39,863	38,001	76,763	79,719

Mettendo a confronto i risultati dei due anni, si trova l'aumento di 4,248 capi di bestiame grosso, la diminuzione di 7,204 capi di bestiame piccolo.

Il prodotto per la grande velocità fu
nel 1881 di . . . . L. 79,609.45
nel 1880 di . . . . » 58,749.46

laonde aumento di . . . . L. 20,859.99

ossia di ben il 35.50 per cento.

Per la piccola velocità il prodotto fu nel
1881 di . . . . L. 59,238.18
nel 1880 di . . . . » 39,498.00

onde l'aumento di . . . . L. 19,740.18

che è quanto dire di quasi il 50 per cento.

Non sono, si può dire, mutate le condizioni del servizio cumulativo fra la rete Calabrese e la rete Siciliana attraverso lo Stretto di Messina. Nella speciale Convenzione, che fu stipulata colla Società di navigazione I. Florio, fu guarentito il prodotto minimo annuo di L. 102,199.92. Or bene, il prodotto reale ottenuto fu nel 1880 di L. 14,211.10, nel 1881 di L. 37,131.90. Vi è un miglioramento, probabilmente dovuto al compimento della linea di Potenza; ma, come vedete, si è ancora assai lontani dalla somma guarentita.

IX. — *Spese di esercizio della Rete Calabro-Sicula.*

Le spese ordinarie di esercizio della Rete Calabro-Sicula salirono, nell'anno 1881, a
L. 11,866,707.31, e per chilometro a . . . . L. 9,121.14.
Nell'anno precedente erano state di
» 9,328,005.64, e per chilometro . . . » 7,897.92,
quindi l'aumento di
L. 2,538,701.67 nella spesa totale, e di . . L. 1,223.22

nella spesa chilometrica.

Nel quadro seguente è indicata la ripartizione fra i diversi rami di servizio della spesa chilometrica e di quella per treno-chilometro, nei due anni 1880 e 1881.

Designazione dei servizii	Spesa chilometrica 1881	Spesa chilometrica 1880	Spesa del treno-chilom. 1881	Spesa del treno-chilom. 1880
Spese generali dell'Amministrazione centrale......	238.07	224.32	0.077	0.080
Id. dell'Esercizio.........	749.67	818.44	0.245	0.291
Movimento e Traffico......	2,217.44	1,998.55	0.724	0.713
Trazione e Materiale.......	3,046.59	2,624.74	0.995	0.937
Manutenzione e Vigilanza	2,623.44	2,008.12	0.857	0.717
Spese gen. dei Magazzini.	245.93	227.75	0.080	0.081
Totali.....	9,121.14	7,897.92	2.978	2.819

Alle spese ordinarie di esercizio, che, come si è veduto, ascesero in complesso a . . . . . . L. 11,866,707.31
aggiungendo le spese straordinarie, che montano a . . . . » 6,064,527.37

risulta la spesa totale di esercizio per l'anno 1881 in . . . . L. 17,931,234.68
Gli introiti avendo toccato appena la somma di . . . . » 11,621,926.22

si ha l'eccedenza delle spese sui prodotti di . . . . L. 6,309,308.46

X. — *Contenzioso.*

Fuori di quel lieve progressivo aumento di cause dipendente per avventura dal crescere del traffico, nulla occorre di notevole per quel che concerne il servizio del Contenzioso.

Le cause civili iniziate nell'anno 1881 furono in complesso cinquanta, laddove non erano state nel 1880 che quarantacinque, nel 1879 quarantatrè, nel 1878 quarantadue.

Le cause definite furono trentasette, cioè sedici transatte, sedici vinte, quattro perdute, una abbandonata. Tra le cause definite meritano nota le due coi Ministeri dei lavori pubblici e delle finanze: cioè quella per le multe, in cui la Società era incorsa per la ritardata apertura all'esercizio di alcuni tronchi; e l'altra per il computo tra i prodotti di alcune entrate estranee al traffico. Entrambe sono state transatte cogli articoli 16 e 18 dell'ultima Convenzione col Governo, in data 28 aprile 1881.

Nell'anno non fu pronunziata, come vi facevamo sperare nella precedente relazione, la sentenza arbitrale della lite coll'Impresa Gonzales: essa è stata data nel febbraio scorso; e quantunque gli effetti ne ricadano sull'esercizio in corso, tuttavia non vogliamo indugiare a parteciparvi come quella sentenza sia riuscita a noi favorevole, e come con essa siasi finalmente chiusa, in modo abbastanza per noi soddisfacente, quell'antica e intricata quistione.

Le cause penali, o più propriamente i processi per contravvenzione al Regolamento di Polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio, giunsero nell'anno a 234 per la rete Meridionale, e toccarono il numero di 438 per la rete Calabro-Sicula. Ne rimanevano pendenti alla fine dell'anno 45 per le Meridionali, 99 per le Calabro-Sicule.

XI. — *Liquidazione generale.*

Dalla liquidazione generale dell'anno 1880 furono portate a conto nuovo . . . . L. 5,377,460.76
ivi compresi gli utili residuali dei precedenti Esercizii.
Da questa somma vennero però detratte . . . . » 131,337.33
per tassa di ricchezza mobile percepita indebitamente dallo Stato, a carico della Società, in anni precedenti, sovra interessi dalla medesima pagati alla Cassa di Risparmio di Milano, di cui non venne dalle competenti Commissioni ammesso il rimborso.

Residua il riporto in L. 5,246,123.43

A questa somma aggiungendo:
Le sovvenzioni dello Stato.
per le linee Meridionali . L. 21,487,074.15
per le linee Lombarde . » 1,460,690.90

» 22,947,765.05

I prodotti netti dell'esercizio (1) . . . » 7,377,952.18

Da riportarsi L. 35,571,840.66

Riporto L. 35,571,840.66
Il compenso per l'esercizio della Rete Calabro-Sicula . . . . » 535,336.90
L'interesse del fondo di riserva statutario » 127,522.68
Attività diverse . . . . » 46,745.48

Si ottiene l'attività totale di L. 36,281,445.72

Da tale somma deducendo:
Gl'interessi generali e la quota di ammortamento delle Azioni ed Obbligazioni . . . . . . L. 28,028,739.46
Le tasse di ricchezza mobile sui redditi industriali . . . . » 897,868.06
Le differenze di cambio » 422,758.41
La quota spese di fondazione . . . . . . » 21,584.88
Le perdite eventuali di Amministrazione centrale prodotte, nella quasi totalità, dalle deficienze di cassa lasciate dall'ex-cassiere centrale . . . . . . » 402,436.78

» 29,773,387.59

Residuano gli utili netti della liquidazione in . . . . L. 6,508,058.13
formati da utili dei precedenti Bilanci per . . . . L. 5,246,123.43
e dagli utili dell'anno 1881 per . . . . » 1,261,934.70

Prelevando, ora, da quest'ultima somma:
1° Il 6 0[0 per la Riserva statutaria . . . . . L. 75,716.08
2° Il 5 0[0, cioè lire 63,096.74, di cui 1[4 ai Capi-servizio . . . . . . » 15,774.19
3[4 al Consiglio d'amministrazione . . . . . » 47,322.56
con l'aggiunta di altre . . » 124,105.99
a compimento dell'assegno minimo di lire 171,428.55, fissato al Consiglio stesso; e così . . . . « 262,918.81

Residuano L. 6,245,139.32
da portarsi a conto nuovo.

Signori,

Dalle cose che siamo venuti esponendovi, abbiamo fede vi sarete formata la convinzione che, liberati finalmente, coll'approvazione della Convenzione 28 aprile 1881, dai ceppi dai quali ci trovavamo stretti, noi ci siamo risolutamente posti all'opera di dare al traffico quel maggiore sviluppo onde le nostre linee sono suscettive, provvedendo con larghi acquisti di materiale mobile ai nuovi bisogni.

Che se le condizioni speciali dell'annata non hanno risposto con pari larghezza alle nostre disposizioni, non è men vero che l'anno 1881 tenne dietro ad un'annata di abbondanti raccolti, e che, in conseguenza, non è piccolo resultato quello di avere ottenuto un qualche aumento nei prodotti.

Voi avrete del pari rilevato con quanta alacrità procedano le nuove costruzioni, e come da esse sia fatto chiaro il fermo nostro proposito di adempiere, il meglio che per noi si possa, gl'impegni assunti.

Le maggiori entrate, il diminuito aggio dell'oro, i bassi prezzi dei carboni e dei ferri nel trascorso esercizio, ci hanno posto in grado di portare a credito del conto nuovo l'egregia soma di quasi un milione di lire.

Non più preoccupati delle conseguenze dannose che il crescere del traffico portava ai nostri interessi, noi abbiamo finalmente potuto esaudire un voto antico, che le condizioni meno sicure in cui si trovava la Società prima che la scala mobile fosse corretta, non ci consentivano di adempiere: vogliam dire l'istituzione della Pianta organica del personale, che il Consiglio è stato lieto di approvare,

(1) Introiti lordi dell'esercizio . . . . . L. 24,575,775.22
Prodotto fuori traffico . . . . . . » 434,567.99
L. 25,010,343.21
Meno: Spese generali. Amministrazione centrale . . L. 1,551,426.48
Spese ordinarie dell'esercizio » 14,364,668.35
» straordin. » » 1,686,628.40
Spese perdite e proventi eventuali esercizio . . . . . L. 29,667.80
» 17,632,391.03
Prodotto netto . . . L. 7,377,952.18

a chiaro attestato del pregio in cui tiene l'abnegazione ed i servigi dei suoi impiegati. Siffatta Pianta porterà nei bilanci venturi un aggravio, ma noi pensiamo che esso potrà essere facilmente sopportato, se, come abbiamo ragione a sperare, il costo delle nuove costruzioni si conterrà nei limiti delle stime preventive fatte dalla benemerita nostra Direzione dei lavori.

SIGNORI,

Abbiamo l'onore

1° Di presentare alla vostra sanzione i conti del 1881 ed il preventivo del 1882;

2° Di invitarvi ad eleggere, a forma dell'art. 41 degli Statuti sociali:

a) Cinque consiglieri d'amministrazione in luogo dei signori:

ROSSI cav. ANTONIO
PISA cav. dott. LUIGI
SPINELLI cav. LUIGI
DECIO comm. avv. INNOCENTE
PARODI cav. GIACOMO

uscenti di carica per turno e rieleggibili;

b) Un consigliere in sostituzione del compianto commendatore CARLO BOMBRINI, che sarebbe pure uscito di carica per turno;

c) Un consigliere in surrogazione del cav. VINCENZO DENINA, dimissionario e che sarebbe pure uscito di carica per turno; sanzionando anche l'operato del Consiglio d'amministrazione, che, valendosi delle facoltà conferitegli dall'art. 41, § 3° e 4°, degli Statuti sociali, con deliberazione delli 22 settembre 1881 eleggeva l'avv. CAMILLO TABARRINI a sostituirlo, sino alla convocazione della più prossima assemblea.

d) Due consiglieri per le Calabro-Sicule, dei quali uno in sostituzione dell'avv. FRANCESCO ACCOLLA defunto.

3° Di invitarvi a nominare tre revisori del bilancio e due supplenti, conforme a quanto prescrive l'art. 32 degli Statuti sociali;

4° Di invitarvi ad approvare le modificazioni infrascritte al Regolamento vigente della Cassa-Pensioni per gli impiegati ed agenti della rete Meridionale, per metterlo in armonia con la nuova Pianta organica del personale approvata dal Consiglio.

In vigore

Quadro A.

ff. Allievi macchinisti — Fuochisti — Conduttori — Capi e Sotto-capi squadra della manutenzione, della trazione e magazzini — Capi e Sotto-capi manovra — Guardafreni e ff. guardafreni — Capi portieri dell'esercizio — Guardasale e ff. guardasale — Inservienti dell'esercizio — Guardiani — Manovratori — Sviatori — Cantonieri — Operaj — Pulitori — Trombatori — Lampisti — Guardie — Guardie notturne — Scaldatori — Visitatori veicoli — Stampatori — Autografatori — Guardafili telegrafici — Untori — Facchini e manovali.

Quadro B.

Macchinisti — Allievi-macchinisti — Controllori viaggianti — Capi-conduttori — Sorveglianti.

Modificato

Quadro A.

Conduttori — Capi-squadra — Guardie — Portieri — Guarda-portoni — Capi-manovratori — Manovratori — Frenatori — Operaj — Artieri — Visitatori — Aiutanti — Capi-squadra — Fuochisti — Aiutanti operaj — Aiutanti artieri — Apprendisti operaj — Deviatori — Accenditori — Guardiani cantonieri — Lampisti — Pulitori — Inservienti — Manuali — Aiutanti manuali.

Quadro B.

Controllori ai treni — Assistenti ai lavori — Conduttori-capi — Macchinisti — Sorveglianti — Aiutanti assistenti — Aiutanti sorveglianti

Disposizione transitoria.

Gli agenti ascritti alla Cassa-Soccorso, i quali con l'attivazione del nuovo organico del Personale hanno ricevuto la qualifica di *aiutante commesso*, *aiutante sorvegliante* od *aiutante assistente*, potranno, a loro scelta, o continuare a far parte della Cassa-Soccorso, od essere ascritti alla Cassa-Pensioni, rimanendo ferma a loro favore la disposizione contenuta nell'art. 5 del vigente Regolamento.

Deliberazioni dell'Assemblea.

Risultarono depositate Azioni n. 96,939, con diritto a voti 1492.

Si constatarono intervenuti azionisti n. 73, con diritto a voti 634, e rappresentanti n. 87 azionisti.

Risultarono approvati all'unanimità la Relazione del Consiglio d'amministrazione, il Bilancio consuntivo del 1881 ed il preventivo del 1882.

Vennero rieletti i cinque consiglieri d'amministrazione uscenti di carica e rieleggibili, e cioè i signori:

ROSSI cav. ANTONIO.
PISA cav. dott. LUIGI.
SPINELLI cav. LUIGI.
DECIO comm. avv. INNOCENTE.
PARODI cav. GIACOMO.

Venne eletto consigliere d'amministrazione il sig. commendatore GIACOMO GRILLO, in sostituzione del compianto comm. CARLO BOMBRINI, che sarebbe pure uscito di carica per turno.

Venne eletto consigliere d'amministrazione il sig. avvocato CAMILLO TABARRINI, in surrogazione del cav. VINCENZO DENINA, dimissionario, e che sarebbe pure uscito di carica per turno; e venne del pari sanzionata la deliberazione presa dal Consiglio d'amministrazione, che, valendosi delle facoltà conferitegli dall'articolo 41, § 3° e 4°, degli Statuti sociali, nella sua adunanza delli 21 settembre 1881 eleggeva l'avv. CAMILLO TABARRINI a sostituire il cav. VINCENZO DENINA, sino alla convocazione della più prossima assemblea.

Vennero eletti consiglieri d'amministrazione per le Calabro-Sicule i signori:

FLORIO comm. IGNAZIO
LANCIA DI BROLO marchese CORRADO.

I predetti signori vennero, per conseguenza, proclamati Amministratori, restando vacante un posto di consigliere per le Calabro-Sicule, facendo il sig. march. LANCIA DI BROLO già parte del Consiglio

Furono confermati revisori del Bilancio i signori:

Comm. ANGELO VEGNI
Comm. CARLO PERI
Cav. ULISSE CANTAGALLI

e supplenti i signori:

Cav. LORENZO LUCHI
ALESSANDRO BORGHERI.

Vennero infine approvate le suindicate modificazioni al Regolamento vigente della Cassa-Pensioni per gli impiegati ed agenti della rete Meridionale, per metterlo in armonia con la nuova Pianta organica del Personale approvata dal Consiglio.

RIORDINAMENTO DEL CORPO REALE del Genio civile

Ecco il testo del R. Decreto annunciato nel precedente nostro numero:

UMBERTO I

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei Deputati hanno approvato,

Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

TITOLO I.

CAPO I. — *Attribuzioni e servizio del Genio civile.*

Art. 1. Il Corpo Reale del Genio civile, con dipendenza dal Ministero dei lavori pubblici, attende all'esercizio delle attribuzioni, e compie le funzioni che gli sono devolute dalla legge e dai regolamenti sulle opere pubbliche.

Art. 2. In ogni capoluogo di provincia è stabilito un *Ufficio del Genio civile.*

Da esso dipendono gli Ufficii distaccati, che all'occorrenza fossero istituiti.

Art. 3. Per la sorveglianza dell'esercizio di ciascuna rete di ferrovie, possono essere istituiti appositi Ufficii del Genio civile.

Art. 4. Per servizii speciali o per importanti lavori straordinarii, possono essere istituiti Ufficii provinciali o interprovinciali.

Art. 5. L'alta sorveglianza sui servizii affidati al Corpo del Genio civile è esercitata dal Ministero dei lavori pubpubblici per mezzo degli Ispettori del Corpo stesso.

A questo fine, oltre le ispezioni speciali, sono costituiti, per Reale Decreto, Circoli di ispezione.

A ciascun Circolo il Ministro destina annualmente un Ispettore.

Art. 6. Presso il Ministero dei lavori pubblici è costituito, con gli ispettori del Genio civile in servizio attivo, il Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Al Consiglio superiore possono essere aggregati, quali consiglieri straordinarii, cinque ingegneri od architetti, segnalati per opere di singolare importanza o per meriti riconosciuti.

I consiglieri straordinarii sono nominati per Reale Decreto; durano in carica per due anni, e possono essere rinominati.

Essi hanno diritto, oltre alle spese di viaggio, ad una indennità giornaliera, che sarà fissata dal Regolamento.

Art. 7. Il Consiglio superiore dà parere sugli affari sottoposti al suo esame. Esso delibera in adunanza generale di tutti i suoi componenti, o diviso per Sezioni, o per Comitati.

I consiglieri straordinarii intervengono con voto deliberativo nelle sole adunanze generali, appositamente indette per trattare di lavori e questioni importanti.

Art. 8. Le Sezioni del Consiglio superiore sono tre:

I. Della viabilità ordinaria e dei fabbricati;

II. Delle opere idrauliche, terrestri e marittime;

III. Delle opere ferroviarie.

Ogni Sezione è divisa in Comitati.

Ai Comitati possono essere aggregati ingegnieri-capi di prima classe con voto deliberativo.

Ogni affare è sempre trattato dalla Sezione o Comitato cui spetta.

Il Regolamento determina quali affari debbano essere deliberati in adunanza generale.

È sempre in facoltà del Ministro dei lavori pubblici di esigere che un determinato affare sia trattato in adunanza generale.

Art. 9. Per Reale Decreto è stabilito il numero degli Ispettori per ciascuna Sezione.

È pur fatta per Reale Decreto la distribuzione dei consiglieri nelle Sezioni, e per Decreto ministeriale quella dei consiglieri nei Comitati.

Art. 10. A rendere valide le adunanze è necessaria la presenza della metà almeno del numero degli ispettori ed ingegneri-capi che compongono il Consiglio, la Sezione o il Comitato.

Le deliberazioni si prendono a maggioranza dei votanti; deciderà il voto del presidente, in caso di parità.

Art. 11. Il presidente del Consiglio superiore è un ispettore di prima classe, nominato per Decreto Reale; dura in ufficio due anni, ed è rieleggibile.

Le stesse norme sono applicabili ai presidenti delle Sezioni.

Art. 12. È segretario-capo del Consiglio superiore un ingegnere-capo del Genio civile, dal quale dipende tutto il personale addetto alla Segreteria del Consiglio.

Il segretario di ciascuna Sezione è un ingegnere-capo od ingegnere ordinario di 1ª classe.

I segretarii con grado di ingegnere-capo possono riferire senza voto deliberativo.

Art. 13. Alle adunanze generali, ed a quelle delle Sezioni del Consiglio superiore, il Ministro può delegare Commissarii per dare informazioni sugli affari da trattarsi. Intervenendo personalmente, il Ministro presiede l'adunanza.

Art. 14. Un Regolamento, approvato per Reale Decreto, stabilisce le norme per le ispezioni ordinarie di Circolo e per le speciali, per l'ordinamento interno del Consiglio superiore, e per gli Ufficii del Genio civile.

CAPO II. — *Gradi, classi, stipendii e indennità del personale.*

Art. 15. Il personale tecnico del Genio civile si distingue in personale superiore, ed in personale subalterno a dipendenza del primo.

Art. 16. I gradi del personale superiore sono i seguenti: *ispettore, ingegnere-capo, ingegnere ordinario, ingegnere-allievo.*

Vi sono due classi di ispettori, due di ingegneri-capi, tre di ingegneri ordinarii, ed una di ingegneri-allievi.

Art. 17. I gradi del personale subalterno sono quelli di *aiutante* e di *aiutante-allievo.* Vi sono tre classi di aiutanti ed una di allievi.

Art. 18. Pei servizii di archivio, di copiatura ed altro sono addetti agli Ufficii del Genio civile *ufficiali d'ordine*, distinti in tre classi.

Art. 19. Per la custodia e la manutenzione delle strade nazionali, delle opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria, e per il servizio delle bonifiche e dei porti e fari, il Corpo del Genio civile ha sotto la sua dipendenza un personale locale di cantonieri e custodi, ordinati a norma dei regolamenti propri di ciascun servizio, da emanarsi per Decreto Reale.

Art. 20. Gli ufficiali del Genio civile, provvisti di stipendio non superiore a L. 8,000, hanno diritto all'aumento di un decimo del loro stipendio, dopo ogni periodo sessennale di servizio attivo nel medesimo grado e classe, senza però poter mai eccedere lo stipendio del grado o della classe superiore.

Lo stipendio degli aiutanti di prima classe con gli aumenti sessennali può arrivare sino a L. 3,500, e quello degli impiegati d'ordine, pure di prima classe, sino a L. 2,400.

Art. 21. Agli ufficiali del Genio civile, che per ragione di servizio si trasferiscono o si trattengono temporaneamente fuori della loro ordinaria residenza, spettano le seguenti indennità giornaliere e di viaggio:

		Indennità giornaliere	Indennità di viaggio per chilometro
Ispettori	L.	15 »	0 40
Ingegneri-capi	»	9 »	0 30
Ingegneri ordinarii ed allievi	»	7 50	0 30
Aiutanti ed aiutanti-allievi	»	6 »	0 25

L'indennità chilometrica si applica, tanto per l'andata, quanto per il ritorno.

Per le percorrenze di due chilometri dalla residenza non compete alcuna indennità; per quelle da 2 a 4 chilometri compete la metà dell'indennità giornaliera; per quelle da 4 a 10 chilometri compete la indennità chilometrica, e metà della indennità giornaliera.

Nei viaggi sulle ferrovie spetta agli ispettori ed ingegneri-capi, in luogo dell'indennità chilometrica, il rimborso del prezzo di un biglietto di prima classe, ed agli ufficiali di ogni altro grado quello di seconda classe, aumentati rispettivamente del decimo del prezzo stesso.

Sui piroscafi è corrisposto invece il biglietto di prima classe per tutti gli ufficiali, sempre coll'aumento del decimo.

Tanto pei viaggi sulle ferrovie, come per quelli sui piroscafi, è tenuto conto delle riduzioni che fossero convenute a favore degli impiegati governativi e dei biglietti di li-

bera circolazione, di cui taluni fossero muniti. L'aumento del decimo, di cui sopra, sarà in ogni caso calcolato sul prezzo intero.

Art. 22. Gli ingegneri ordinarii, pel tempo in cui sono destinati con Decreto ministeriale alla reggenza di un Ufficio, godono di una indennità annua di L. 500, ed hanno diritto alle diarie, indennità e rimborsi di viaggio corrispondenti al grado di ingegnere-capo.

Art. 23 Gli ufficiali del Genio civile, incaricati di studii e rilievi di campagna, o della direzione e sorveglianza di opere straordinarie, quando debbano fare visite pressochè giornaliere, senza allontanarsi oltre un raggio di 4 chilometri dalla loro residenza, godono delle seguenti indennità mensili, in sostituzione di quelle giornaliere dell'art. 21:

Ispettori	L.	250
Ingegneri-capi	»	150
Ingegneri ordinarii ed allievi	»	120
Aiutanti ed aiutanti-allievi	»	100
Ufficiali d'ordine	»	40

Art. 24. Gli ufficiali chiamati al Ministero, esclusi gli ispettori e gli ufficiali inviati in missione temporanea presso altri Ufficii del Regno, godono per il primo mese le indennità di cui all'art. 21, e per il tempo successivo tre quarti della indennità mensile di cui all'articolo 23.

Art. 25. La indennità mensile, di cui agli articoli 23 e 24, può essere aumentata di una somma fra le 40 e le 100 lire, a seconda che le condizioni di residenza si trovino aggravate per isolamento, per eccezionale insalubrità di clima, o per altre cause straordinarie, le quali debbono essere specificate nel Decreto ministeriale che assegna l'indennità stessa.

Art. 26. Sono determinate, caso per caso, con Decreto ministeriale e le indennità di viaggio e di missione da corrispondersi agli ufficiali del Genio civile inviati all'estero per ragioni di servizio o di studio.

Art. 27. Per le spese di cancelleria, di riscaldamento ed altre d'ufficio, sono fissate annualmente dal Ministero, secondo l'importo del relativo servizio, le indennità da corrispondersi agli ufficiali preposti ad Ufficii centrali e distaccati, sì ordinarii, che speciali.

Per gli ispettori membri del Consiglio superiore, l'indennità per spese d'ufficio è fissata annualmente in L. 1,000

Al presidente del Consiglio superiore è invece corrisposta una annua indennità di L. 2,000, e quella di L. 1,500 per ciascun presidente di Sezione e per gli ispettori incaricati delle funzioni di Direttore generale.

Art. 28. Ai locali ed all'acquisto e manutenzione della mobilia per gli Ufficii si provvede a spese dell'Amministrazione.

Capo III. — *Ruolo del personale.*

Art. 29. Il ruolo del personale del Genio civile è stabilito come segue:

Personale superiore:

Ispettori di 1ª classe	N.	15
Id. di 2ª classe	»	15
Ingegneri-capi di 1ª classe	»	50
Id. di 2ª classe	»	50
Ingegneri ordinari di 1ª classe	»	160
Id. id. di 2ª classe	»	160
Id. id. di 3ª classe	»	100
Ingegneri-allievi	»	80
Totale del personale superiore	N.	630

Personale subalterno:

Aiutanti di 1ª classe	N.	300
Id. di 2ª classe	»	300
Id. di 3ª classe	»	300
Aiutanti-allievi	»	200
Totale del personale subalterno	N.	1,100

Personale d'ordine

Ufficiali d'ordine di 1ª classe	N.	100
Id. di 2ª classe	»	100
Id. di 3ª classe	»	50
Totale del personale d'ordine	N.	250

Art. 30. Per la sorveglianza locale dei lavori, è addetto agli Ufficii del Genio civile un personale di *assistenti*, da assumersi in servizio a seconda dei bisogni, e da pagarsi sul fondo delle opere.

Quando sia richiesto da eccezionali esigenze di servizio, con Decreto ministeriale possono essere posti a disposizione degli Ufficii *aiuti provvisorii* per un determinato lavoro di tavolino o di campagna. Questo personale avventizio non potrà in nessun caso coprire posti superiori al grado di aiutante, o di ingegnere-allievo.

Gli *assistenti* od *aiuti provvisorii* possono essere traslocati da un Ufficio ad un altro, e sono licenziati quando, a giudizio dell'Amministrazione, cessi il bisogno dell'opera loro, o si rendano immeritevoli di essere conservati in servizio.

L'Amministrazione inoltre non prende verun impegno circa la durata di servizio di questo personale provvisorio.

Capo IV. — *Norme per l'ammissione e per l'avanzamento del personale.*

Art. 31. — La prima nomina e le promozioni di grado e classe del personale superiore e subalterno del Genio civile, non che le nomine degli ufficiali d'ordine, sono fatte per Decreto Reale.

Le promozioni degli ufficiali d'ordine, nonchè le nomine e promozioni degli inservienti, sono fatte per Decreto ministeriale.

Non si fanno ammissioni, se non nell'ultimo grado e classe di ciascuna categoria.

Art. 32. Nel Corpo del Genio civile potranno essere ammessi in soprannumero, pel grado d'ingegneri-capi, ingegneri od architetti segnalati per opere di singolare importanza o per meriti riconosciuti.

Tali ammissioni non supereranno il venticinquesimo dei posti stabiliti dal ruolo normale pel grado corrispondente; e saranno sempre fatte col voto favorevole di due terzi dei componenti il Comitato, di cui all'art. 40.

Potranno egualmente essere assunti in servizio provvisorio, per opere speciali e per un tempo determinato, ingegneri ed architetti distinti, sentito il parere del Comitato del personale.

I loro emolumenti saranno pareggiati a quelli del Genio civile nei gradi corrispondenti che loro verranno assegnati.

Art. 33. I posti d'ingegnere-allievo sono conferiti, in seguito a regolare esame di concorso, ai giovani che hanno ottenuto il diploma d'ingegnere nelle Scuole di applicazione o negli Istituti tecnici superiori, e che non hanno superato il trentesimo anno di età. Nessuno potrà presentarsi più di due volte all'esame di concorso.

Art. 34. I posti di aiutante-allievo e di ufficiale d'ordine di 3ª classe sono conferiti per esame, al quale non possono presentarsi i rimandati in due prove successive.

Per essere ammessi agli esami di aiutante-allievo, i candidati devono presentare almeno la patente di perito-agrimensore o di architetto, rilasciata da Istituti tecnici o di belle arti, e non aver compiuto il 30° anno d'età.

Art. 35. Per l'ammissione ai posti d'ufficiale d'ordine è necessaria la licenza ginnasiale o di scuola tecnica, nè si deve aver compiuto il 25° anno di età, salve disposizioni dell'articolo 2 della legge 22 luglio 1881, n. 341 (serie 3ª); per coloro che avessero servito nell'esercito o nell'armata, questo limite di età sarà aumentato di tanti anni, quanti ne avranno passati sotto le bandiere.

Art. 36. Le promozioni hanno luogo soltanto nell'ordine progressivo di grado e di classe.

Le promozioni di grado non possono ottenersi se non dopo tre anni di servizio nella classe più elevata del grado precedente; quelle di classe, se non dopo aver servito due anni nella classe precedente.

Art. 37. Le promozioni ai gradi d'ingegnere-capo e d'ispettore sono fatte esclusivamente per merito.

Le altre promozioni hanno luogo per quattro quinti in ordine d'anzianità, e per un quinto per merito.

Non concorre alle promozioni per anzianità chi ha raggiunto il limite di età e di servizio, che, a termini della legge 14 aprile 1864, n. 1731, conferisce il diritto di collocamento a riposo.

Art. 38. Il ruolo di anzianità del personale tecnico del Genio civile, approvato dal Ministro dei lavori pubblici, è pubblicato ogni anno.

Art. 39 Gli aiutanti di prima classe, con grado accademico di ingegnere, possono concorrere, per merito, al decimo dei posti di ingegnere di terza classe, quando abbiano dieci anni almeno di servizio.

Art. 40. Per tutti i provvedimenti relativi al personale del Genio civile, di cui nella presente legge, è istituito un Comitato con voto consultivo, presieduto dal Ministro e composto del Segretario generale, del presidente del Consiglio superiore, dei presidenti di Sezione, dei Direttori generali e degli Ispettori di Circolo.

Art. 41. Un Regolamento approvato con Reale Decreto stabilirà i programmi, le norme e le condizioni di ammissione, i criterii per le promozioni per merito, le norme per le deliberazioni del Comitato del personale, nonchè le condizioni secondo le quali potranno assumersi gli impiegati temporanei, di cui gli articoli 30 e 32.

Capo V. — *Incarichi estranei al servizio del Genio civile.*

Art. 42. Gli ufficiali del Genio civile non possono prendere alcuna ingerenza in servizio dei privati, di Società, di Provincie, Comuni e altri Corpi morali, nè accettare delegazioni dai Tribunali, senza una speciale autorizzazione del Ministero dei lavori pubblici.

Eguale autorizzazione è necessaria per qualsiasi servizio da prestarsi all'estero.

TITOLO SECONDO.

Capo VI. — *Disposizioni transitorie.*

Art. 43. Il ruolo del personale, contemplato dalla presente legge, sarà formato colle norme degli articoli seguenti, udito il parere del Comitato per il personale.

Nella formazione del nuovo ruolo avranno, pei diversi gradi e per le diverse classi, la precedenza gli ufficiali appartenenti al Corpo Reale del Genio civile.

Questo ruolo avrà il suo pieno effetto entro tre anni dalla pubblicazione della legge.

Art. 44. Gli ufficiali che abbiano appartenuto al Genio civile, e che attualmente si trovino in servizio straordinario, potranno essere nominati con grado corrispondente a quello che avevano nel Corpo e con l'anzianità relativa, purchè ne siano giudicati meritevoli dal Comitato per il personale.

Art. 45. I Commissarii tecnici per la sorveglianza all'esercizio delle strade ferrate, con grado accademico d'ingegnere o titolo equivalente, potranno essere nominati anche ingegneri-capi di 1ª classe.

Gli altri ufficiali tecnici per la sorveglianza all'esercizio medesimo, con grado accademico d'ingegnere o titolo equivalente, potranno essere nominati, secondo lo stipendio e l'anzianità rispettiva:

Ingegneri-capi di 2ª classe od ordinarii di 1ª, se hanno superato l'esame di promozione al grado di Sotto-commissario tecnico;

Ingegneri ordinarii di 2ª o di 3ª classe, se hanno superato l'esame di promozione al grado di Ingegnere di locomozione e manutenzione;

Ingegneri-allievi, se hanno superato solamente quello per ingegneri-allievi nel Genio civile.

Il titolo equivalente, di cui al presente e ai successivi articoli, deve essere riconosciuto dal Consiglio superiore della pubblica istruzione.

Art. 46. Gli aiutanti del Genio civile al servizio delle opere pubbliche da più da cinque anni, i quali abbiano grado accademico d'ingegnere o titolo equivalente, e ne siano giudicati meritevoli, potranno essere nominati ingegneri ordinarii di 3ª classe.

Questa disposizione è applicabile agl'ingegneri straordinarii con diploma di ingegnere o titolo equivalente, al servizio delle opere pubbliche da più di cinque anni, i quali coprano attualmente con lode posti di Capo-sezione effettivo, Sotto-direttore od altro, di grado superiore od assimilabile. Tale facoltà transitoria è limitata alla metà dei posti disponibili.

Gli ingegneri straordinarii al servizio dello Stato da più di tre anni, i quali hanno ottenuta, in un concorso d'esami d'ammissione, la idoneità pel grado d'ingegnere-allievo nel Genio civile, ma non furono ammessi per mancanza di posti disponibili, potranno essere nominati ingegneri-allievi per un quarto dei posti disponibili.

Quelli fra i dipendenti dall'Amministrazione dei lavori pubblici da più di due anni, che hanno grado accademico d'ingegnere o titolo equivalente, e che per meriti e servizii distinti offrano le volute garanzie, potranno con Decreto Reale motivato essere ammessi nel Corpo del Genio civile con grado e classe competente.

Tale disposizione è limitata al primo anno dalla promulgazione della presente legge.

Art. 47. Saranno compresi fra gli aiutanti di 1ª classe, salvi i diritti che potessero avere per l'applicazione dell'articolo 46:

a) Gli attuali aiutanti di 1ª classe;

b) Gli ufficiali tecnici dei Canali demaniali e per la sorveglianza dell'esercizio delle ferrovie, i quali abbiano una posizione corrispondente al grado di aiutante di 1ª classe nel Genio civile;

c) Gli aiutanti di 2ª classe riconosciuti meritevoli di promozione;

d) Gli aiutanti delle altre classi, che hanno il grado accademico d'ingegnere o di architetto, o titolo equivalente.

I posti che rimanessero vacanti potranno essere conferiti agli impiegati straordinarii dei varii rami delle opere pubbliche, i quali contino non meno di tre anni di servizio, e ne siano riconosciuti meritevoli per le loro cognizioni, capacità e servizii.

A parità di condizioni, avranno la preferenza quelli che possiedono il grado accademico d'ingegnere o di architetto, o titolo equivalente.

Art. 48 Saranno compresi fra gli aiutanti di seconda classe, salvi i diritti che potessero avere per l'applicazione dell'articolo 46:

a) Gli attuali aiutanti di seconda classe, che non fossero promossi;

b) Gli ufficiali tecnici dei Canali demaniali e per la sorveglianza dell'esercizio delle ferrovie, i quali abbiano una posizione corrispondente al grado di aiutante di seconda classe;

c) Gli aiutanti di terza classe riconosciuti meritevoli di promozione;

d) I misuratori assistenti, i custodi idraulici ed altri impiegati tecnici assimilabili delle bonifiche, dei porti e fari od altri servizii tecnici, che abbiano il grado accademico o di architetto, o titolo equivalente

I posti che rimanessero vacanti potranno essere conferiti agli impiegati straordinarii in servizio da oltre due anni, alle condizioni indicate nel precedente articolo 47.

Art. 49. Saranno compresi fra gli aiutanti di terza classe, salvi i diritti che potessero avere per l'applicazione dell'articolo 46:

a) Gli attuali aiutanti di terza classe, che non fossero promossi;

b) Gli ufficiali tecnici dei Canali demaniali e per la sorveglianza dell'esercizio delle ferrovie, i quali abbiano una posizione corrispondente al grado di aiutante di terza classe:

c) I misuratori assistenti riconosciuti meritevoli di promozione;

d) I custodi idraulici di prima e seconda classe, ed altri impiegati tecnici ammissibili delle bonifiche, dei porti e fari e di altri servizii, che ne siano riconosciuti meritevoli.

I posti che risultassero tuttavia vacanti, potranno essere conferiti ad impiegati tecnici straordinarii, alle condizioni indicate nel precedente articolo 48.

Art. 50 — Saranno compresi fra gli aiutanti-allievi:

a) Gli attuali misuratori assistenti che non fossero promossi;

b) Gli ufficiali tecnici dei Canali d'irrigazione e per la sorveglianza dell'esercizio delle vie ferrate, i quali abbiano una posizione corrispondente al grado di misuratore-assistente nel Genio civile;

c) I misuratori volontarii e gli assistenti di seconda, terza e quarta classe fuori organico ed in attività di servizio, i quali siano riconosciuti idonei;

d) I custodi idraulici di prima e seconda classe, non promossi aiutanti di terza; i custodi di terza classe ed altri impiegati tecnici assimilabili delle bonifiche, dei porti e fari e di altri servizii, che siano riconosciuti idonei.

I posti, che risultassero tuttavia vacanti, potranno essere conferiti ad impiegati tecnici straordinarii, alle condizioni indicate nell'articolo 48.

Art. 51. Gli impiegati d'ordine con nomine stabili, compresi quelli fuori organico ed in disponibilità, gli impiegati amministrativi delle bonifiche, dei porti e fari, dei Canali demaniali ed altri al servizio delle opere pubbliche, saranno distribuiti nelle tre classi degli ufficiali d'ordine del Genio civile, tenuto conto della loro anzianità e capacità.

Gli impiegati d'ordine straordinarii al servizio delle opere pubbliche, compresi quelli al servizio dell'Amministrazione centrale dei lavori pubblici, potranno essere nominati ai posti vacanti di ufficiale d'ordine di seconda e terza classe, tenuto conto della durata del loro servizio, dei certificati degli studii percorsi e della capacità dimostrata.

Art. 52. Gli ufficiali in servizio ordinario, i quali, per effetto della presente legge, venissero ad occupare un posto con stipendio inferiore a quello di cui godono attualmente, lo conserveranno finchè siano in miglior modo provvisti.

Art. 53. Per gli aiutanti del Genio civile attualmente in servizio, non aventi grado d'ingegnere od architetto, o titolo equivalente, rimangono in vigore le disposizioni dell'articolo 340 della legge 20 novembre 1859, n. 3754.

TITOLO TERZO.

CAPO VII. — *Disposizioni generali.*

Art. 54. È vietato a tutti gli impiegati del Genio civile di prendere parte a qualunque impresa di pubblici lavori, sotto pena di essere ritenuti dimissionarii.

Art. 55. Il Governo del Re è autorizzato a provvedere al pagamento degli stipendii, indennità e competenze del personale del Genio civile, sui capitoli della spesa ordinaria del bilancio del Ministero dei lavori pubblici, relativi al servizio generale del Genio civile ed all' Amministrazione centrale, nonchè per la eccedenza sui capitoli della spesa per le costruzioni straordinarie, a seconda del servizio al quale il detto personale sarà destinato.

Tale disposizione è però limitata ai tre anni fissati dall'articolo 43 per l'attuazione definitiva del ruolo pel personale del Genio civile, dopo di che sarà provveduto con la legge del bilancio.

Art. 56. Le disposizioni della presente legge, in quanto sieno applicabili, sono estese al Reale Corpo delle miniere, istituito dalla legge sull' ordinamento del Genio civile del 20 novembre 1859, n. 3754, ed agli ingegneri dei Canali demaniali, che per effetto della legge medesima formeranno parte del Genio civile.

Art. 57. Sono abrogate tutte le disposizioni contrarie alla presente legge, e cesseranno gli assegni o soprassoldi dalla stessa non consentiti.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d' Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 5 luglio 1882.

UMBERTO.

A. BACCARINI.

Visto, *il Guardasigilli*: G. ZANARDELLI.

FERROVIA DEL GOTTARDO

DECIMO RAPPORTO della Direzione e del Consiglio d'amministrazione all'Assemblea generale degli azionisti del 20 *maggio* 1882.

(Continuazione — Vedi N. 29).

VII. — ESERCIZIO. (Seguito).

C. *Prodotti e statistica del traffico.*

	1880		1881		Del 1880 più	Del 1880 meno
	Fr.	0/0	Fr.	0/0	Fr.	Fr.
I. *Prodotti diretti*						
Viaggiatori	428,158.70	54.54	406,922.10	53.83	—	21,236.60
Bagagli	25,295.15	3.22	25,394.75	3'36	99.60	—
Cavalli e bestiami	13,951.55	1.78	12,615.50	1.67	—	1,336.05
Merci	268,903.80	34.25	255,619.35	33.81	—	18,284.45
II. Prodotti indiretti	48,756.55	6.21	55,414.61	7.33	6,658.06	—
Totale	785,065.75	100.—	755,966.31	100.—	—	29,099.14

Com'era da prevedere, l'influenza esercitata dai lavori delle linee d'accesso del Gottardo sul movimento e sui prodotti delle linee ticinesi di pianura, è diminuita man mano che quei lavori s'appressavano al compimento. L'esercizio di cui ci occupiamo presenta dunque, in confronto dell'anno precedente, non solo una cifra inferiore di operaj trasportati, ma altresì una minor quantità di materiali di costruzione e di derrate alimentari. L'Esposizione nazionale italiana di Milano concesse però un parziale compenso alla prima rubrica.

I mesi di gennaio, febbraio e luglio presentano, in confronto del 1880, lievi aumenti di prodotti; gli altri mesi invece accusano una diminuzione. La maggiore differenza si ebbe nel mese di agosto, essendosi elevata a fr. 9,967.25.

Sulla linea Biasca-Locarno i prodotti ribassarono di fr. 45,660.20, ossia del 10 p. 0/0 Il trasporto dei bagagli presenta un aumento di fr. 340.50; si ebbe invece una diminuzione di fr. 26,647.20 sui viaggiatori, di fr. 564.35 sui cavalli e bestiami. e di fr. 18,790 15 sulle merci.

La linea Lugano-Chiasso offre un aumento di prodotti di fr. 9,902.70, ossia del 4 0/0, di cui fr. 5,410.60 sui viaggiatori, e fr. 5505.70 sulle merci; mentre si ha diminuzione di fr. 941 90 sui bagagli, e di fr. 771.70 sui cavalli e bestiami.

Per quanto riguarda le Stazioni, la diminuzione dei prodotti si ripartisce principalmente su quelli di Biasca, Bellinzona, e Cadenazzo; d'altro lato, vi ha aumento sui prodotti delle Stazioni di Gordola, Lugano, Capolago e Balerna, nonchè su quelli del movimento delle ferrovie dell'Alta Italia verso il Gottardo.

D. *Spese e statistica dell'esercizio.*

Spese — Il conto delle spese dell'esercizio comprende, come l'anno precedente, le due linee separate Biasca-Locarno e Lugano-Chiasso, cioè una lunghezza totale di 67 chilom.

Le spese sono le seguenti:

		1880				1881		
I. Amministraz. generale dell'esercizio	Fr.	66,101.73	0/0	14.73	Fr.	65,120.67	0/0	13.20
II. Sorveglianza e manutenzione delle linee . .	»	106,984.43	—	23.84	»	108,555.40	—	22 —
III. Servizio di spedizione	»	106,590.02	—	23.76	»	101,575.20	—	20.58
IV. Servizio del movimento	»	166,999.79	—	37.22	»	175,225.20	—	35.50
V. Diverse	»	2,022.67	—	0.45	»	43,062.70	—	8,72
Totale	Fr.	448,698.64	—	100.—	»	493,539.17	—	100.—

Il quadro precedente dimostra che le *spese* dell'esercizio si sono nel 1881, in confronto del 1880, *aumentate* in tre rubriche:

II. Sorveglianza e manutenzione delle linee Fr. 1,570.97
IV. Servizio del movimento . . . . » 8,225.41
V. Diverse . . . . » 41,040 03

Fr. 50,836.41

Al contrario, le *spese* diminuirono nelle due rubriche:

I. Amministrazione generale dell'esercizio . . . . Fr. 981.06
III. Servizio di spedizione . . » 5,014.82

» 5,995.88

Aumento totale delle spese Fr. 44,840.53

Ad I. *Amministrazione generale dell'esercizio.* — La parte afferente alle *spese totali dell'Amministrazione centrale* è un po' superiore a quella dell'anno precedente, in seguito di un aumento nelle spese d'Ufficio e dell'aumento di stipendio di alcuni funzionarii; una parte delle spese dell'Ufficio delle tariffe, corrispondente all'ammontare delle spese dell'anno precedente, è stata portata in conto dell'esercizio; il resto è stato portato in conto di costruzione, come compreso nei lavori preparatorii per l'esercizio.

Lo stesso dicasi per le altre divisioni di esercizio comprese sotto la rubrica: *Amministrazione generale dell'esercizio.*

Ad II. *Sorveglianza e manutenzione delle linee.* — Le spese pel *personale* sono minori in ragione della riduzione, fatta nell'anno, delle spese sulle uniformi di servizio, riduzione che ascende a fr. 1,000 in cifra rotonda; al contrario, le spese per la *manutenzione delle linee* propriamente detta sono un po' più elevate: l'aumento riguarda le sotto-divisioni: manutenzione dei *movimsnti di terra ed opere d'arte e degli accessorii della via.* Per ciò che concerne la manutenzione dei *movimenti di terra ed opere d'arte*, sono specialmente i lavori di difesa delle sponde, che cagionano ogni anno considerevoli spese. Le ordinarie contribuzioni alle Società d'indigamento ed i lavori di consolidamento eseguiti dal Servizio di manutenzione della linea alle sponde della Verzasca, del Ticino, della Navegna, del Vallone, ecc., assorbono già da sole più della metà delle spese totali. Inoltre si dovette nell'anno eseguire i seguenti importanti lavori:

Coloritura dei ponti in ferro della Froda, della Mondascia, della Nola, della Marobbia, di Cadenazzo, di Tassino e della Mara; strato di sabbia sui marciapiedi, strade d'accesso e corsi d'arrivo in tutte le Stazioni; rivestimento dei verdi con terra vegetale; sostituzione di travate dei ponti in ferro, ecc.

La manutenzione *degli accessorii della via* richiese in quest'anno un aumento di spese, in seguito alla sostituzione, divenuta necessaria, della platea dei dischi girevoli nelle Stazioni di Biasca, Bellinzona, Locarno, Lugano e Chiasso.

Ad III. *Servizio di spedizione.* — In seguito della soppressione dei due posti d'Ispettore delle Stazioni di Bellinzona e Lugano, e della fusione dell'Ispettorato dell'esercizio delle due linee, le spese relative alla sotto-divisione « *Spese generali* » si sono alcun poco diminuite per quanto riguarda gli stipendii. La diminuzione delle spese sulle altre suddivisioni di questo ramo di servizio non dà luogo ad alcuna osservazione speciale.

Ad IV. *Servizio del movimento.* — Le *spese generali* si sono accresciute pel fatto della nomina di un Aiuto nell'Ufficio del Capo della trazione: esse ammontano al 2 p. 0[0 della spesa totale (nel 1880, 2.19 p. 0[0).

Le spese per la trazione formano il 20.66 per 0[0 della spesa totale. Esse comprendono:

Stipendio, vestito, ecc., dei macchinisti e fochisti	Fr.	33,503.24
Combustibile	»	46,912.56
Grassi ed olii	»	2,727.29
Piccolo materiale di pulizia	»	430.65
Pompe ad acqua	»	889.54
Manutenzione (fr. 17,066 71) ed assicurazione (fr. 400.05) delle locomotive	»	17,446.76
Totale	Fr.	101,930.04

Il consumo di combustibile per la trazione (accensione, manovra e riserva comprese) fu nel 1881 di chilog. 1,065.295: ossia 5.80 chilom.-trazione; 0,363 chilom.-asse; 0,082 chilometri-tonnellata (nel 1880 era stato di chilogr. 1,058,959: ossia 5.80 chilom.-trazione; 0,339 chil.-asse; 0,075 chilom. tonnellata).

Per la legna destinata all'accensione delle locomotive, si considera un metro cubo come equivalente a 200 chilogrammi di carbon fossile. Il prezzo medio del carbon fossile (legno compreso) fu di fr. 44.04 la tonnellata.

Il consumo di grassi ed olii pel servizio della trazione comprende 1,967.5 chilog. d'olio per l'ingrassatura delle macchine, e 1,118 chil. di sego; in totale 3,085.5 chilog., ossia 16.80 grammi per chilometro-trazione, 16.76 grammi per chilometro-locomotiva, 1.05 grammi per chilom.-asse; e 0 25 grammi per chilom.-tonnellata. Il costo ne fu di fr. 2,727.09, ossia di 1.48 cent per chil.-trazione (nell'esercizio precedente erano stati 3,257 chilog. col costo di franchi 2,983.01, ossia 1.05 cent. per chil.-trazione).

La manutenzione delle locomotive costò fr. 17,066.71, cioè 9.29 cent. per chil.-trazione (nell'esercizio precedente costò fr. 17,076.54, cioè 9 35 cent. per chil.-trazione).

Le spese per le *vetture da viaggiatori e vagoni da merci* formano il 12.44 per 0[0 della spesa totale. Esse comprendono:

Stipendio e vestito dei capi-treno e conduttori, nonchè del personale dei vagoni, comprese le spese di stampa	Fr.	38,794.39
Grassi ed olii	»	1,677.50
Materiale d'illuminazione, di riscaldamento e pulizia delle vetture	»	636.97
Manutenzione delle vetture, ecc.	»	18,900.44
Assicurazione delle vetture	»	980.05
Bonifica per l'uso di vetture d'altre Compagnie	»	618.12
Totale	Fr.	61,400.47

Il consumo di grassi ed olii per le carrozze e pei vagoni è stato di 2,085.5 chilog. d'olio da ingrasso, cioè 11.35 grammi per chil.-trazione, 0.71 grammi per chil.-asse, e 0.15 grammi per chil.-tonnellata. Il costo dei grassi ed olii ammontò a fr. 1,677.50, cioè 0.057 cent. per chil. asse (nell'esercizio precedente 0.61 cent. per chil.-asse).

Le spese di manutenzione delle vetture e vagoni ammontarono a fr. 18,700.44, cioè 10.18 cent. per chil.-trazione, 0.63 cent. per chil.-asse (nell'esercizio precedente: franchi 10,223 25, cioè 5.60 cent. per chil.-trazione, e 0.33 cent. per chil.-asse).

Bisogna notare che le spese di manutenzione aumentano colla durata del servizio dei veicoli.

Ad V. *Diverse.* — Le spese considerevoli di questa rubrica comprendono:

a) Rifazione del binario alle Stazioni di Osogna, Claro, Castione, Gordola, Melide, Maroggia, Capolago, Mendrisio e Balerna; col costo di L. 9,296.23. In seguito di questa rinnovazione, la lunghezza dei binarii ha potuto essere diminuita, ed il materiale proveniente da tale riduzione potrà essere impiegato negl'ingrandimenti da eseguire alle Stazioni di Biasca, Bellinzona, Giubiasco e Chiasso per l'epoca dell'apertura all'esercizio delle linee dirette della ferrovia del Gottardo.

b) Rialzo della piattaforma e delle rotaie della Stazione di Chiasso, in vista degl'ingrandimenti da eseguire a questa Stazione; col costo di fr. 11.256.96.

c) Minore importo dell'inventario rimesso dalle Stazioni delle linee ticinesi di pianura all'Economato per l'adattamento delle nuove Stazioni: fr. 22,509.51.

Questo minore importo non proviene unicamente dal consumo durante il periodo di esercizio, ma benanche e principalmente dalla modicità dei prezzi d'acquisto attuali in confronto di quelli ch'erano in passato.

(Continua).

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Come si è fatto presentire negli articoli da noi pubblicati, siamo lieti di annunciare che col 1° del prossimo agosto sarà attuato il servizio cumulativo italo-svizzero pei trasporti a grande ed a piccola velocità, via Gottardo. La nuova tariffa che, pei detti trasporti, entrerà in vigore alla stessa data (vendibile da domani presso le principali Stazioni), comprende: le condizioni, norme e prescrizioni concernenti i trasporti a grande e piccola velocità; la nomenclatura e classificazione generale delle merci a piccola velocità; il prontuario dei prezzi di trasporto a grande velocità; il prontuario dei prezzi a tariffa generale per merci, bozzoli e veicoli a piccola velocità; la tariffa speciale per le merci in transito sulle linee italiane, applicabile soltanto ai trasporti in provenienza o destinazione di località svizzere situate oltre Göschenen; la tariffa speciale n. 4 per la sola percorrenza svizzera pei trasporti di carri, carrozze e locomotive da ferrovia circolanti sulle proprie ruote; la tabella dei prezzi per l'assicurazione del valore; e l'elenco delle Stazioni italiane e svizzere non nominate nei prontuarii, coll'indicazione di quelle incaricate della rispedizione, ed alle quali i trasporti devono essere appoggiati.

La Compagnia Reale delle Strade ferrate Sarde ha presentato al Ministero dei lavori pubblici il progetto definitivo del tronco di ferrovia fra Terranova ed il Golfo degli Aranci, concesso alla detta Compagnia con la legge 14 maggio 1882.

La lunghezza totale del tronco è di m. 22,000, e l'importo dei lavori, compresa la provvista del materiale mobile, è preventivato in L. 5,350,000.

Per l'andamento planimetrico, il tronco è diviso in m. 12,025 di allineamenti retti, ed in m. 9,975 di tratti in curva. Nessuna curva ha raggio inferiore ai m. 400.

La pendenza massima adottata per l'altimetria del tronco raggiunge il 23 per mille.

Le opere d'arte, delle quali è prevista la costruzione, sono in tutto 65, e nessuna di esse ha speciale importanza. Le principali sono due ponti a travata metallica, della luce di m. 6.

È progettata una Stazione al Golfo degli Aranci ed una fermata a Morinella. Per l'alloggio del personale di guardia sono da costruire 19 fra case cantoniere e casotti di guardia. I passaggi a livello previsti sono 9.

Dal concessionario della ferrovia di 4ª categoria Poggibonsi-Colle Val d'Elsa furono comunicati al Ministero dei lavori pubblici, per la loro approvazione, gli studii definitivi di un primo tronco della detta linea, della lunghezza di m. 500, compresa la Stazione di Colle.

Il Comune di Canino ha avanzata domanda al Ministero dei lavori pubblici per ottenere la concessione della costruzione e dell'esercizio di una strada ferrata da Canino a Montalto, instando presso il Governo affinchè la concessione medesima sia fatta in base all'art. 12 della legge 29 luglio 1879 N. 5002, cioè colle norme fissate nella legge 29 giugno 1873 num. 1475, mercè la quale il Governo stesso è autorizzato a concedere un sussidio annuo di L. 1000 a chilometro per la durata di 35 anni.

Giusta il progetto di massima fatto studiare dal Comune di Canino, la nuova ferrovia avrebbe la lunghezza di m. 21,000, e l'importo dei lavori relativi sarebbe preventivato in L. 1,200,000, ciò che corrisponderebbe ad un costo medio chilometrico di lire 57,000 circa.

Ci scrivono da Firenze che le tre principali Amministrazioni ferroviarie hanno riconosciuto la utilità che anche gli scontrini di ritorno degli elettori politici, per godere della riduzione del 75 0[0] sul prezzo del biglietto di viaggio, debbano essere modificati nel senso che dai medesimi risulti la indicazione della residenza attuale dell'elettore.

L'Amministrazione delle strade ferrate Meridionali ha disposto che la Stazione di Gerace, situata lungo la linea Taranto-Reggio, sia abilitata alla vendita dei biglietti di andata e ritorno per quelle di Roccella, Siderno, Bovalino e Bianconovo.

L'Amministrazione delle ferrovie predette ha presentato all'esame del Ministero dei lavori pubblici uno schema di Convenzione, da stipularsi fra l'Amministrazione stessa ed il Governo, per regolare l'uso comune fra le strade ferrate Meridionali e Romane, della Stazione di Nocera, e per la esecuzione dei lavori di ampliamento necessarii in seguito all'innesto in quella Stazione della linea da Codola a Nocera.

La Direzione generale delle dette ferrovie ha disposto che la nuova Stazione di Chiatona, situata sulla linea da Taranto a Reggio, sia aperta all'esercizio, ed abilitata al servizio dei viaggiatori, bagagli e merci a grande e piccola velocità.

Abbiamo da Avellino che quell'Ufficio del Genio Civile ha ultimato lo studio delle modificazioni suggerite dal Consiglio superiore dei lavori pubblici al progetto di appalto del tronco della ferrovia Benevento-Avellino, compreso fra Prata ed Altavilla. Il progetto modificato venne testè ripresentato al Ministero dei lavori pubblici per la sua approvazione.

Per soddisfare a replicate istanze avanzate dai Comuni situati lungo la tramvia Saronno-Como alla Direzione generale delle poste, per essere ammessi a godere del servizio dei pacchi postali, il Ministro ha fatto invito alla Società esercente della tramvia predetta, affinchè voglia eseguire il trasporto dei detti pacchi nel limite di 50 per giorno.

Fra l'Amministrazione delle strade ferrate Romane e quella delle Meridionali è stato concordato un nuovo orario per la corsa dei treni lungo la linea da Codola a Nocera.

Risultato delle aste per appalto di nuovi tronchi delle ferrovie complementari autorizzate con la legge del 29 luglio 1879, n. 5002:

20 *luglio* — Fatali per l'appalto del tronco Guinadi-Borgotaro, della linea di 1ª categoria da Parma a Spezia. — Non essendosi presentata in tempo utile alcuna offerta di ribasso, l'appalto restò aggiudicato definitivamente al deliberatario provvisorio sig. Piatti Alarico per la somma di L. 7,708,572.79, ossia col ribasso del 16.71 per 0[0] su quella di appalto.

20 *luglio* — Primo incanto per l'appalto del tronco Crespino-Fosso Canecchi, della linea di 1ª categoria da Faenza a Firenze. — Deliberato provvisoriamente al sig. ing. Martinez per la somma di L. 6,906,489.20, ossia col ribasso del 12.12 per 0[0] su quella di appalto. La scadenza dei fatali è fissata pel 10 agosto p. v.

24 *luglio* — Asta definitiva per l'appalto del tronco Caianello-Sesto Campano, della ferrovia di 3ª categoria da Caianello ad Isernia. — Aggiudicato definitivamente l'appalto al sig. Fiacca Pasquale per la somma di L. 435,971, ossia con un ulteriore ribasso del 10.07 per 0[0] sulla somma dell'ultimo deliberamento. Il ribasso medio per cento ottenuto nell'appalto di che trattasi è del 18.90.

><

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 17 al 22 corr.

Furono approvati:

Un progetto di appalto per la costruzione del tronco Cuneo-San Dalmazzo, della ferrovia Cuneo-Ventimiglia;

Varii distinti progetti di appalto per l'armamento e pel materiale fisso del tronco Reggio-Villa San Giovanni, della ferrovia Reggio-Castrocucco;

Ed un progetto di appalto generale delle opere di sistemazione del Tevere in Roma, nel tratto dal vicolo dello Struzzo sino allo sbocco della Marrana di San Giovanni, con prolungamento dello spurgo dell'alveo sino all'emporio dei marmi.

Furono del pari approvati i progetti riflettenti:

La costruzione del tronco di diramazione da Cavezzo per Finale, della ferrovia Sassuolo-Modena-Mirandola;

L'impianto della Stazione di Antrodoco, lungo la ferrovia Aquila-Rieti;

La costruzione di una rimessa per 18 locomotive nella Stazione di Pistoia;

L'impianto ed esercizio di una tramvia a vapore da Asti in provincia d'Alessandria, per San Damiano, a Canale in provincia di Cuneo;

La deviazione della roggia Molinara di Prarolo per sottrarla alle corrosioni della Sesia presso Vercelli, in provincia di Novara;

La sistemazione dell'argine sinistro di Adige dal Drizzagno Marice Inferiore fin presso il ponte di Cavarzere, in provincia di Venezia;

La deviazione del rio di San Pietro e la sua immissione nel rio di Loreto, con allargamento di quest'ultimo sino alla colmata di Burcinella, in Valdichiana, provincia di Arezzo;

L'escavo di un tratto del canale di Sottomarina, dal Traghetto alle case Magnasutti, in territorio di Chioggia, provincia di Venezia;

L'allargamento della banchina nel primo braccio del Molo del porto di Bari;

E la costruzione del *punto-franco* sul Molo di San Gennaro, nel porto di Napoli.

><

Il Consiglio d'amministrazione delle Strade Ferrate Romane, nella sua seduta del 24 corr., dopo aver trattato varii affari interni, deliberava quanto appresso:

1° Costruzione di muri a secco per chiusura della linea Corneto-Civitavecchia.

2° Nuovi lavori di rivestimento alla galleria della Rossa (linea Foligno-Falconara).

3° Ricambio di una piattaforma alla Stazione marittima di Livorno.

4° Ampliamento delle latrine alla Stazione di Teano.

5° Aggiunta di nuovi apparati e sistemazione dell'Ufficio telegrafico alla Stazione di Roma.

6° Modificazione dei binarii nella Stazione di Anagni.

7° Impianto di un carro traversatore presso i capannoni del montaggio a Porta al Prato.

8° Impianto definitivo dell'illuminazione a gaz nella nuova Stazione di Livorno.

9° Acquisto di riparelle d'acciaio, canapa pettinata, generi di passamanteria, e tenditori per veicoli.

><

Dalla Direzione dei trasporti delle Strade Ferrate Meridionali ci venne gentilmente comunicato in questi giorni un esemplare di due recenti pubblicazioni sociali, cioè:

1° *Rete Adriatico-Tirrena — Statistica del Traffico.* Anno 1881.

2° *Rete Calabro-Sicula — Statistica del Traffico.* Anno 1881.

Ambidue nitidamente stampate in Ancona dallo Stabilimento Civelli, si compongono tutte di tabelle irte di cifre minutissime, che attestano la diligente cura dei compilatori.

Annunciando l'interessante lavoro, ci riserbiamo di estrarne alcuni dati principali, appena lo spazio ce lo consenta.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie complementari del Regno. — La *Gazz. Uff.* del 20 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 5 mese stesso con cui è sanzionata e promulgata la legge, votata dal Parlamento, per il riparto definitivo delle somme assegnate per le nuove ferrovie di 2ª e 3ª categoria: legge che fu già da noi pubblicata in seguito alla discussione parlamentare relativa.

Tariffe ferroviarie. — Il *Diritto* scrive che l'on. Baccarini, nell'intendimento di affermare maggiormente la responsabilità delle Ferrovie verso coloro che se ne servono, e ridurre a vantaggio del commercio i termini di resa delle merci, ha compilato un progetto di nuove condizioni o tariffe per i trasporti in ferrovie, da adattarsi prima sulle tre principali reti delle ferrovie dell'Alta Italia, Romane e Meridionali-Calabresi. Con questo progetto che ora il Ministro dei lavori pubblici ha sottoposto all'esame del collega di agricoltura e commercio, verrebbero ridotti i prezzi attuali, e segnatamente quelli per il trasporto delle merci a piccola velocità, delle derrate alimentari e del bestiame.

Ferrovie dell' Appennino centrale. — Contemporaneamente alla *Società per le ferrovie del Ticino*, di cui abbiamo annunziato nell'ultimo numero la costituzione, avvenuta per iniziativa della *Società generale per le ferrovie complementari* e di parecchi Istituti e banchieri, tanto italiani che esteri, sorse sotto i medesimi auspicii anche una *Società per le ferrovie dell'Appennino centrale*, allo scopo di costrurre ed esercitare ferrovie e tramvie nelle provincie di Perugia, Arezzo, Pesaro, Forlì, Ancona, Macerata ed Ascoli.

Ed anche questa, come l'altra Società gemella, ha il capitale di 5 milioni in oro in Azioni di 250 franchi, colla facoltà di emettere altrettante Obbligazioni.

Essa conta già, come patrimonio proprio, 135 chilometri di ferrovie concedute, e ne ha altri 300 in corso di studio.

La *Società del Ticino* possiede 250 chilometri di tramvie a vapore concedute, ed altri 200 chilometri di ferrovie e tramvie in corso di trattative.

Sono amministratori comuni delle due Società i signori:

Commendatore Edoardo Gioia, consigliere delegato della Società generale per le ferrovie complementari;

Vittorio Tesch, Ministro di Stato, governatore della *Société générale pour favoriser l'industrie nationale* di Bruxelles;

Ingegnere Leone Ulens, direttore delle Ferrovie del Basso Elba;

Vittorio Stoclet, amministratore della *Compagnie Belge-Italienne de chemins de fer*, e direttore della *Société Belge de chemins de fer*.

Appartengono inoltre al Consiglio della *Società per le ferrovie dell'Appennino centrale*, i signori:

Principe Don Piacido Gabrielli, presidente del Banco di Roma;

Commendatore Epaminonda Segré, amministratore delegato della Compagnia delle ferrovie Sarde;

Marchese Giulio Mereghi, consigliere della Società per le ferrovie complementari.

Fanno parte del Consiglio della *Società per le ferrovie del Ticino*, oltre ai sopraindicati quattro signori:

Il duca di Bomarzo, vice-presidente dei Banco di Roma;

Il conte Pio Filippani Ronconi, consigliere della Società per le ferrovie complementari;

L'avvocato G. Frascari, segretario del Consiglio della Cassa di risparmio e consigliere delle Complementari.

Furono nominati sindaci delle due Società il marchese Don Filippo Theodoli, l'ingegnere N. Focquet ed il cavaliere E. Menzocchi.

Ferrovia Belluno-Feltre-Treviso — Leggesi nella *Gazzetta di Belluno:*

Il Ministero dei lavori pubblici ha definito la questione sulla ubicazione delle Stazioni di Sedico e S. Giustina, lungo la nostra linea ferroviaria Belluno-Feltre-Treviso. La Stazione di Sedico verrà eretta fra Longano e Bribano, nella località designata nel progetto dal signor ingegnere-capo del Genio civile di Belluno; l'altra alla destra del torrente Veses, poco sotto l'abitato di S. Giustina.

Tramvia Cremona-Casalmaggiore. — Nel venturo mese d'agosto incominceranno i lavori, a carico dei Comuni, per l'allargamento delle strade che devono essere pronte entro l'ottobre prossimo.

Sembra che l'Impresa voglia anticipare l'armamento e mettersi in grado di eseguire i trasporti di molti dei materiali, che occorreranno alla costruzione del ponte di ferro sul Po a Casalmaggiore, che deve iniziarsi nella prossima primavera.

Tramvia Torino-Stupinigi-Vinovo. — Come fu preannunciato, domenica veniva solennemente inaugurata la nuova tramvia Torino-Stupinigi-Vinovo. Alle ore 10 1/2 ant. partivano dalla via Sacchi in Torino i due treni inaugurali. Il primo si componeva di tre vetture, di cui quella di mezzo, elegantissima e spaziosa, era assegnata alle Autorità ed altri distinti personaggi; le altre vetture, comode anch'esse ed eleganti, a due scompartimenti a *giardiniere*, però chiuse, accoglievano altri invitati torinesi e la stampa.

Il secondo treno era formato di due sole vetture, e conduceva il resto del corteo ufficiale.

Vetture e locomotive erano ornate di fiori e bandiere.

Tutte queste vetture sono state costrutte nell'officina del cav. Locati, e fanno onore all'industria nazionale.

Le locomotive, bellissime, escono dalla fabbrica di Winterthur, *Società svizzera per la costruzione di locomotive e macchine*.

La Società della tramvia possiede anche delle macchine Krauss, ed ha in questo momento, pel servivio della linea, diciasette vetture.

Prima della partenza dei treni, il sig. Berrier-Delaleu, concessionario della linea, correndo da una vettura all'altra, volle accertarsi che tutto era in ordine; ed infatti, dopo breve fermata a Stupinigi innanzi al famoso Castello, alle 11,20 circa si giunse felicemente alla meta.

Tutta la popolazione vinovese era alla Stazione, colla musica, e colle Autorità locali; ed accolti festosamente gl'invitati sotto un elegante padiglione, il parroco del luogo procedette alla benedizione delle macchine ed alla funzione religiosa; dopo la quale, il notaio Ferrando, segretario comunale, diede lettura dell'atto notarile dell'inaugurazione, e pregò le Autorità di sottoscriverlo.

In pochi minuti la cerimonia ufficiale fu compiuta.

Al tocco, ebbe luogo un lauto banchetto per 150 coperti; e, come al solito, vi abbondarono i discorsi e brindisi di circostanza

Alle 6 pom. i due convogli, imbandierati e infiorati come all'andata, e festosamente salutati lungo il percorso, riconducevano gl'invitati a Torino, dove si arrivò allegramente alle 6.45.

Tramvia Ivrea-Santhià — Il 22 corr. ebbe luogo la corsa di collaudo della nuova tramvia Ivrea Santhià.

L'esito fu felicissimo.

La Società Belga diede un asciolvere in onore degli invitati. Al levar delle mense, il deputato provinciale Pinchia salutò con applaudite parole la città di Novara, ed augurò uno splendido avvenire industriale alla città d'Ivrea.

L'ing. Lucca mandò un saluto alla patriottica città di Torino.

Il sotto-prefetto d'Ivrea brindò ai sindaci dei Comuni, che concorsero alla costruzione della tramvia.

Il sindaco d'Ivrea diresse belle parole alla Società costruttrice.

Il deputato provinciale Pinchia parlò pure della tramvia Ivrea-Castellamonte.

La tramvia Ivrea-Santhià si aprirà al pubblico esercizio nella giornata di sabato.

Ferrovia Cuneo-Nizza. — Ecco, in proposito alla ferrovia Cuneo-Nizza, che cosa rispose il presidente dei Ministri del Governo francese all'on. deputato di Nizza comm. Borriglione:

« Parigi, 11 luglio 1882.

« *Mio caro deputato*,

« Il generale Billot mi ha assicurato questa mattina ch'egli aveva date tutte le autorizzazioni necessarie, *per iscritto*, per la vostra ferrovia da Nizza a Cuneo. Mi sembra possiate ora essere soddisfatti.

« *Tutto vostro*

« De Freycinet. »

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo — Il movimento sulla ferrovia del Gottardo nello scorso mese di giugno, primo dell'esercizio dell'intera linea (250 chilometri), diede i seguenti risultati:

Passeggieri trasportati 79,900 (nel mese di maggio precedente, con 109 chilom. di ferrovia in esercizio, 44,100), introito fr. 330,000 (fr. 71,200); merce trasportata, tonn. 23,025 (tonn. 6280), introito fr. 271,000 (fr. 27,700); in complesso fr. 601,000 (fr. 98,900), ossia fr. 2,404 (fr. 967,34) in media per chilometro.

— Tutti gli Stati sussidianti l'impresa del Gottardo hanno pagata l'ultima rata. L'Italia incominciò il suo ultimo versamento di 6 milioni al 20 giugno, che terminava col 30 dello stesso mese.

— A Berlino si organizzano dei treni di piacere per la Svizzera. Il primo è già arrivato a Basilea domenica sera, con circa 300 viaggiatori.

— Il *Journal de Genève* dice che la Direzione del Gottardo conta stabilire delle condizioni nuove, e che meritano d'essere segnalate, circa il trasporto dei vini sulle sue linee.

Dei vasi, d'una capacità considerevole, sarebbero solidamente preparati; verrebbero muniti di un meccanismo speciale ed ermetico di chiusura; verrebbero riempiti, poi chiusi

e suggellati. Questi fusti di nuovo genere sarebbero muniti d'un piccolo carro, onde facilitarne il trasporto ed il carico. Inoltre, la Compagnia si incaricherebbe di consegnare nelle cantine e riceverne i fusti che le verranno confidati, e ciò contro una tassa moderata.

Ferrovie tedesche — Il *Reichsanzeiger*, giornale ufficiale, ha pubblicato l'atto di concessione d'uno ferrovia da Slessvég a Süder-Brarup. La concessione è fatta alla Compagnia dello Sleswig-Angel, che si è costituita.

Ferrovie portoghesi — La Camera dei pari ha votato definitivamente la sovvenzione alla ferrovia da Porto a Salamanca.

Questa notizia è stata ricevuta a Porto colle dimostrazioni della più viva gioia.

Ferrovie ungheresi — Il Governo ungherese approvò il tracciato della ferrovia da Buda-Pest a Szoeny, la quale, com'è noto, è ceduta al Governo dalla Società I. R. P. delle ferrovie dello Stato austriaco, in virtù della Convenzione dell'8 giugno a. c. Si è voluto tener conto del carattere internazionale di questa linea, e perciò fu scelto il percorso più diretto, per Bickse-Totis. Si costruirà più tardi un tronco di diramazione, che metterà le cave di carbon fossile in comunicazione colla linea Pest Szoeny. Nulla però è ancora deciso sul punto di congiunzione di questo tronco.

Disastro a Tunisi — Da una corrispondenza da Tunisi all'*Avvenire di Sardegna*, togliamo alcuni cenni sul disastro già annunziato nel numero precedente.

Sventuratamente la festa nazionale francese per parecchi invitati non finì troppo bene. La Direzione della ferrovia Rubattino aveva concesso parecchi treni speciali per portare e ricondurre dalla Goletta e dalla Marsa a Tunisi e viceversa i numerosi invitati, ed aveva preso molte precauzioni perchè il servizio procedesse regolarmente e senza inconvenienti: fra le altre, quella d'ordinare che tutti i treni dovessero nel ritorno da Tunisi passare per la Marsa e recarsi in seguito alla Stazione della Goletta.

Ma il treno che aveva portato il ministro Mohammed Kasnadar, invece di proseguire per la Goletta, ritornò verso Tunisi, mentre appunto era diretto alla Marsa un altro treno, che portave Sidi-Aly Bey, Mustafà Ben Ismail, e parecchi del loro seguito. Ne seguì quel che doveva seguire. L'urto fu terribile: le due macchine sfasciate, i vagoni guasti, e, quel che è più deplorevole, vi furono cinque o sei feriti. oltre alle leggiere contusioni che non si contano.

Immaginatevi la confusione, lo spavento, le grida, il disordine aumentato ancora dall'arrivo di un altro treno, che, insospettito del fatto, procedendo colla massima cautela, non arrecò danni maggiori. Fortunatamente non si era molto lontani dalla Marsa ove si giunse senz'altri incidenti. Tra i feriti c'è un figlio del Bey del Campo, che ebbe rotto e slogato un braccio. Il reggente del nostro Consolato fa procedere ad una severa inchiesta per riconoscere i veri colpevoli di un disastro, che avrebbe potuto aver conseguenze molto peggiori.

Disastro in Russia — Sul terribile disastro già annunziato nel precedente numero, la *N. F. Presse* di Vienna ha i seguenti ragguagli per dispaccio da Pietroburgo:

Il treno componevasi di un vagone di prima ed uno di seconda classe, di un vagone misto, di parecchi vagoni di terza e del carrozzone postale.

Sul luogo del disastro, l'argine della strada è alto 40 metri.

Un acquazzone aveva poco prima slavato e smosso la base di quest'argine, sotto il quale si trovava un tubo di ghisa di 3[4 di metro, fatto per condurre via le acque piovane.

Prima caddero giù dall'argine i cinque vagoni mediani di terza ed un vagone di seconda, oltre il carro bagagli. e si sprofondarono nel terreno molliccio. Essi tiraronsi dietro il *tender* e la locomotiva, e tutto ciò sparì in quella massa melmosa, e vi rimase completamento sepolto; 400 operaj sono attualmente occupati nell'opera del dissotterramento. Ieri si posero a nudo i vagoni.

Il numero dei viaggiatori periti in così miserando modo sale a 170. I feriti più o meno gravemente sono 40.

I passeggieri rimasti illesi si trovavano negli ultimi tre vagoni di terza, nel carrozzone postale, nel vagone misto ed in quello di prima classe.

Notizie Diverse

Lavori edilizii in Roma. — Il 18 corr., in seguito degli accordi fra il ministro Baccelli e il ff. di Sindaco, sono principiati i lavori per il taglio del viadotto che, partendo dall'estremità di via Bonella, attraversa il Foro Romano, e mette alla via della Consolazione.

Quest'energica determinazione presa dall'on. Ministro (dice il *Pop. Rom.*) non può a meno di non incontrare il plauso della intera cittadinanza. Nondimeno l'interruzione, che ne consegue per l'accesso delle suddette vie, verrà lamentata da una parte degli abitanti in quelle località.

Però possiamo assicurarli che verrà a ciò provveduto, essendo in animo del Ministro di sostituire all'attuale viabilità un altro passaggio, che possibilmente si effettuerà seguendo l'andamento dell'antica strada, la quale verrebbe convenientemente riaccordata con la via della Consolazione e con la via Bonella.

Gli architetti del Ministero della pubblica istruzione, d'accordo coll'Ufficio tecnico municipale, sono stati dal Ministro incaricati di eseguire il sopra accennato piano stradale.

Palazzo del Ministero della guerra. — La *Gazz. Uff.*, del 19 corrente, ha pubblicato il R. Decreto del 5 mese stesso, con cui è sanzionata e promulgata la legge, votata dal Parlamento, che autorizza, sulla parte straordinaria del bilancio del Ministero della guerra, la somma di L. 2,200,000 pel compimento del fabbricato della via *Venti Settembre* in Roma, ad uso degli Ufficii del Ministero medesimo. Tale spesa è ripartita negli anni

1883	L.	500,000
1884	»	800,000
1885	»	500,000
1886	»	400,000
Totale	L.	2,200,000

Il Governo è autorizzato a compiere i suddetti lavori entro il 1885.

Armamenti e costruzioni militari. — La *Gazz.* suddetta ha pubblicato il R. Decreto della stessa data. con cui è sanzionata e promulgata la legge, votata dal Parlamento, che autorizza, nella parte straordinaria del bilancio del Ministero della guerra, la spesa di L. 11,100,000 pei seguenti titoli:

a) Fabbricazione di fucili e moschetti	L.	1,750,000
b) Approvvigionamenti di mobilitazione	»	2,650,000
c) Acquisto di materiali per artiglieria da campagna	»	2,900,000
d) Costruzioni nuove per acquartieramenti, e trasformazioni di caserme	»	3,800,000
Totale	L.	11,100,000

Tale spesa sarà così ripartita:

1882	L.	400,000
1883	»	4,550,000
1884	»	3,250,000
1885	»	1,710,000
1886	»	1,190,000
Totale	L.	11,100,000

Il Governo è autorizzato a compiere, entro il 1884, i suddetti lavori, a fabbricare ed acquistare, entro lo stesso periodo, i materiali sovraindicati.

Opere portuali. — La *Gazz. Uff.* del 21 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 2 mese stesso, con cui è sanzionata e promulgata la legge, votata dal Parlamento, che autorizza l'esecuzione di alcune opere marittime ai porti di Bari e di Brindisi, e di due fari alle isole Vulcano e S. Marco presso Sciacca, colla spesa complessiva di lire 880,000. Questa legge fu già da noi riferita testualmente al momento della discussione parlamentare.

Bonificazioni delle paludi. — La *Gazz. Uff.* del 21 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 25 giugno p. p., con cui è sanzionata e promulgata la legge, votata dal Parlamento, per le bonificazioni di laghi e stagni, delle paludi e delle terre paludose. Di questa legge importante riferiremo il testo in un prossimo numero.

Congresso degli ingegneri ed architetti. — I giornali di Roma recano il seguente annuncio del Collegio degli ingegneri ed architetti:

Art. 1. Il IV Congresso degli ingegneri ed architetti italiani sarà tenuto in Roma nel prossimo mese di dicembre, in coincidenza dell'inaugurazione del Palazzo di Belle Arti, e della prima Esposizione internazionale artistica, salvo a notificare a tempo opportuno il giorno dell'apertura.

Art. 2. Saranno ammessi al Congresso tutti gli ingegneri ed architetti italiani, che ne facciano richiesta fino al 15 settembre 1882, alla Commissione esecutiva, indicando la rispettiva qualità d'ingegnere o d'architetto.

Potranno altresì esservi ammessi ingegneri ed architetti stranieri, che ne facessero domanda.

Art. 3. Il Congresso durerà sette giorni, alcuni dei quali potranno essere impiegati anche in visite o gite nella città o nei dintorni.

Art. 4. La Commissione esecutiva compilerà il regolamento pel Congresso, e provvederà ad attuarlo.

Art. 5. È prorogato fino al 15 agosto 1882 il tempo utile per far giungere alla Commissione esecutiva i quesiti che, tanto i singoli ingegneri ed architetti, quanto i varii Collegi intendessero sottoporre all'esame del Congresso.

Art. 6. La Commissione sceglierà, fra gli argomenti proposti, quelli che reputerà di maggiore importanza per essere discussi, e li pubblicherà non più tardi del 30 ottobre.

Concorsi. — È aperto un concorso a 3 posti di aiutante-ingegnere di terza classe nel R Corpo delle miniere, coll'annuo stipendio di L. 1,800. Gli esami di concorso si daranno nelle città di Agordo, Caltanissetta ed Iglesias, nel giorno 10 settembre p. v. e seguenti, sulle materie indicate dall'avviso relativo pubblicato nella *Gazz. Uff.* del 22 corrente.

Società industriali ed istituti di credito. — Con R. Decreto dell'11 giugno p. p. (*Gazz. Uff.* del 19 corr.) sono approvate alcune modificazioni allo statuto della Società anonima per Azioni al portatore, sedente in Modena col titolo di *Società anonima per la ferrovia Sassuolo-Modena-Mirandola e Finale*, col capitale nominale di lire 2 milioni, diviso in 8,000 Azioni da L. 250 ciascuna, e colla durata di anni 90 decorrendi dal 23 maggio 1880.

— Con R. Decreto del 2 corr. (*Gazz. Uff.* del 20) sono approvate alcune modificazioni allo statuto della Società anonima, sedente in Genova, col titolo di *Società anonima dell'Acquedotto de Ferrari-Galliera.*

Ufficii telegrafici. — Il 16 corrente in Prè Saint-Didier (provincia di Torino) è stato aperto un Ufficio telegrafico governativo, al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Applicazioni elettriche — Leggesi nel *Sole:*

Un gruppo di capitalisti della nostra città si è costituito in Società, ed ha assunto il privilegio dei brevetti Edison per l'applicazione dell'elettricità in Italia. Il capitale del Consorzio è di L. 3,000,000, ed il Comitato per le applicazioni elettriche, sistema Edison, è costituito dalla Banca Generale, Credito Italiano, Banca di Milano, Credito Lombardo, e dai signori prof. Giuseppe Colombo, Achille Villa e Felice Buzzi.

Più volte abbiamo parlato della rivoluzione che dovrà portare l'elettricità nelle industrie. S'incomincia ora col servirsene quale illuminante, verrà poi il resto. Intanto gli industriali, applicando ai loro opificii la luce elettrica, avranno una bellissima luce, risparmio di spesa, sicurezza contro le esplosioni, incendii, ecc. ecc.

— Lo stesso giornale dice:

Sappiamo che l'ing. Shepherd, agente generale in Milano della Società Edison, si è recato in questi giorni ad Udine per impiantarvi l'illuminazione elettrica ad incandescenza, del sistema Edison; e che è atteso l'ing. in capo sig. Ch. Batchelor, illustre elettricista e collaboratore del sig. Edison, per studiare e definire il progetto generale da estendersi anche a tutte le altre città e stabilimenti del Veneto.

— Rileviamo poi dai giornali tedeschi che il sig. Marcello Desprez, ingegnere francese, celebre per le sue scoperte sulla distribuzione e trasmissione dell'elettricità come forza motrice, ha dichiarato di potere, durante l'Esposizione di Monaco, fare una trasmissione da Monaco ad Augusta, cioè ad una distanza di 60 chilometri, per mezzo di un filo unico. In tal modo, la macchina del palazzo dell'Esposizione di Monaco avrebbe il suo motore ad Augusta.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii non ebbero, nella scorsa settimana, mercato che loro meritasse una menzione distinta, e ne segniamo i corsi per memoria. Le Azioni della Società delle Meridionali si aggirarono tra 459 al 458.50; le Obbligazioni invariate sul 277; i Buoni sul 537. Le Sarde, serie A, vennero quotate a 271.50; quelle della serie B a 269; la serie C a 271.

Le Palermo-Trapani, prima emissione, rimasero invariate sul 277; quelle di seconda emissione sul 271. Le Pontebbane stazionarie a 427; le Azioni Ferrovie Romane a 125.

A Parigi, le Azioni Lombarde, meglio sostenute del solito, vennero negoziate a 296.25 ed a 301.25; le Obbligazioni a 279 e 283; le Obbligazioni Vittorio Emanuele a 278.50 e 278; le Azioni Ferrovie Romane a 120.

CONVOCAZIONI.

Società anonima della filatura, tessitura e tintoria di cotone in Pordenone — Gli azionisti sono convocati in adunanza generale straordinaria pel giorno 3 agosto p. v. in Venezia (Casino dei Negozianti, piazza S. Marco), per deliberare sulla proposta di decampare dalla precedente deliberazione circa l'assicurazione dagl'incendii, e per informazioni della Direzione sui lavori di ampliamento dei motori dello Stabilimento.

Società per la bonifica dei terreni ferraresi — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 14 agosto p. v. in Torino (via Carlo Alberto, 24), per approvazione dei conti dell'esercizio 1881, e per la nomina di amministratori e censori.

Società livornese per la fabbricazione della soda — Gli azionisti sono convocati in adunanza generale straordinaria pel 17 agosto p. v. in Livorno (via Banca, 2), per l'esposizione dello stato finanziario della Società e per provvedimenti relativi, sino alla liquidazione di essa.

Avvisi d'Asta

Il 31 corr. presso la Deputazione provinciale di Modena, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione di un ponte in muratura sul fiume Secchia, presso Concordia, in congiunzione colla strada provinciale omonima, per il presunto importo di L. 170,025. Deposito interinale L. 5,000, cauzione definitiva eguale al 10 p. 0[0 del prezzo di delibera, oltre L. 1,600 per spese d'asta e contratto; il tutto in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio mili.

tare di Spezia, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di una tettoia con forni e fucine nell'Arsenale di Spezia, per l'importo di L. 150,000. Deposito cauzionale L. 15,000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Brescia, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della fornitura di 30,000 sbarre in acciaio per canne di fucili (mod. 1870), sul prezzo complessivo di L. 59,118.12, così ridotto pel ribasso già offerto. Consegna entro 100 giorni. Deposito cauzionale L. 7,200 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Tortona (prov di Alessandria), si terrà un'asta per l'appalto dello costruzione del 4° tronco della strada obbligatoria consortile da San Sebastiano a Tortona, per il presunto importo di L. 68,000. Deposito interinale o cauzionale L. 3,000 in numerario o rendita D. P.

— Il 3 agosto p. v., presso il Municipio di Popoli (prov. di Aquila), si terrà un'asta per l'appalto della conduttura di acqua potabile e costruzione di fontane in Popoli, per il presunto importo di L. 52,410 42. Deposito interinale L. 3,000, cauzione definitiva L. 5,241.04, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Roma, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un tratto della strada provinciale Aurelia, dal Ponte del Pecorano alla Porta Pia di Civitavecchia, per il presunto importo di L. 40,208.23. Deposito interinale L. 600, cauzione definitiva L. 5,000, ambidue in moneta, o biglietti B. N., o rendita D. P.

— Il 4 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Terni, si terrà una 2° asta (deserta la 1°), per l'appalto della fornitura in due lotti: 1° di 35,000 aste da casse di fucili (mod. 1870) non lisciviate, per il complessivo importo di L. 168,900; 2° di 35,000 sbarre in acciaio per canne di fucili (mod. 1870) fucinate, per il complessivo importo di L. 77,000. Consegna entro 100 giorni. Deposito cauzionale L. 10,900 pel 1° lotto, e 7,700 pel 2°, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Roma, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di correzione di un tratto della strada provinciale Casilina (tronco III), nella località detta Masona, per l'importo di L. 101,594.14. Deposito interinale L. 900, cauzione definitiva L. 10,500, ambidue in moneta, o biglietti B. N., o rendita D. P.

— Il 5 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Ravenna, si terrà un'asta per l'appalto della quinquennale manutenzione (1883-1887) della strada provinciale Reale e Raspona, per l'annuo canone di L. 16,508.58. Deposito interinale L. 1000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Roma, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di correzione di un tratto della strada provinciale Tiburtina-Valeria-Sublacense (tronco II), presso il casale de' Cesi, per il presunto importo di L. 46.159.45. Deposito interinale L. 700, cauzione definitiva L. 5,000, ambidue in numerario, o biglietti B. N., o rendita D. P.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Prefettura di Campobasso, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al 20°, per l'appalto della costruzione del ponte in muratura sul fiume Biferno, in contrada Gravillina, con muro di accompagnamento ad arco e pilastri, sull'importo di L. 135,850, così ridotto pel ribasso già offerto. Condizioni d'asta eguali a quelle dell'incanto primitivo.

— Il 6 detto mese, presso il Municipio di Sermoneta (prov. di Roma), si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di conduttura d'acqua in questo Comune, per il presunto importo di L. 67,040.23. Lavori da eseguire entro 6 mesi dalla consegna. Deposito interinale L. 6,704.82, oltre L. 2,000 per spese d'asta e contratto, in numerario o rendita D. P.

— Il 7 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Torino, si terrà una 2° asta (deserta la 1°) per l'appalto della fornitura di chilog. 45,890 di ferro diverso in filo, lamiere e verghe, pel complessivo importo di L. 20,904. Consegna entro 70 giorni. Deposito cauzionale L. 2,100 in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare in Spezia, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un magazzino per ricovero del materiale del Genio e di una caserma per Zappatori del Genio in Spezia, per la complessiva somma di L. 256.000. Lavori da eseguire entro 500 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 25,600 in contanti o rendita D. P.

G. PASTORI *Direttore-proprietario, responsabile.*

ANNUNZI

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO
Vendita di Materiali fuori d'uso

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA, PISTOIA e SAMPIERDARENA:

ACCIAIO vecchio in guide e ritagli di guide	Chilogr.	93,700	circa
FERRO vecchio in pezzi grossi e piccoli e in guide e ritagli di guide .	»	3,737,400	»
GHISA vecchia da rifondere in oggetti diversi rotti	»	632,900	»
ROTTAMI d'acciaio e ferro in lingue o punte e cuori per crociamenti	»	2,200	»
TORNITURA e limatura d'acciaio	»	14,500	»
CASSETTE d'eccentrica, sistema Wild: N. 50, composte di ferro e ghisa	»	11,750	»
PIATTAFORMA da m. 12, sistema Südbahn composta di ferro, ghisa, acciaio e bronzo	»	21,580	»

LAMIERA di ferro inservibile, tornitura e limatura di ferro, zinco e bronzo da rifondere. — Quantità diverse.

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **16 agosto 1882.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 18 successivo alle ore 2 1|2 pom.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell'aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano le 500 tonnellate, sarà accordato per l'esportazione un giorno di più per ogni altre 50 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di GENOVA, BRESCIA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 27 luglio 1882.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

Onorificenze — Medaglia d'Oro: Parigi 1878 — Milano 1881 — Bergamo 1878 — Cremona 1880

Medaglia d'argento: Parigi. — Milano. — Venezia. — Bergamo

Medaglio di Bronzo: — Parigi — Firenze. — Padova. — Forlì.

SOCIETÀ ITALIANA
DEI
CEMENTI E DELLE CALCI IDRAULICHE
CON OFFICINE
IN BERGAMO — SCANZO — VILLA DI SERIO — PRADALUNGA
COMENDUNO E PALAZZOLO SULL'OGLIO

QUADRO DEL CONSUMO DAL 1864 AL 1881

ANNI	QUINTALI	ANNI	QUINTALI
1864	16,000	1873	363,000
1865	20,000	1874	329,000
1866	70,000	1875	336,000
1867	40,000	1876	403,000
1868	72,000	1877	516,000
1869	92,000	1878	391,000
1870	75,000	1879	329,000
1871	86,000	1880	462,000
1872	229,000	1881	593,000

Marca di Fabbrica

PREZZI DEL CEMENTO E DELLA CALCE

ALLA STAZIONE DI BERGAMO	al quin.	
Cemento idr. a lenta presa L.	1	80
Detto a rapida presa . . . . »	3	»
Detto a rapida presa (Qual. sup.) »	4	»

ALLA STAZIONE DI PALAZZOLO	al quin	
Calce idr. di Palazzolo . . . L.	2	50
Cemento idr. Portland . . . . »	5	»
Detto Portland (Qual. sup.) »	7	»

Rivolgersi alla Direzione della Società — BERGAMO.

Medaglia del Progresso, Vienna — Diploma II. Grado, Torino — Menzione Onorevole, Verona

---

In seguito alla Convenzione preliminare in data 22 aprile 1881, ratificata e resa esecutoria dall'Assemblea generale straordinaria (del 18 giugno 1881) degli Azionisti dell'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni Metalliche:

Gli Stabilimenti Meccanici di Savona
DELLA DITTA
GALOPIN-SUE, JACOB E C.
sono diventati di proprietà assoluta della
IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA
DI COSTRUZIONI METALLICHE
diretta e rappresentata dal sig. comm. ing. A. COTTRAU ed avente la sua Sede e Direzione in Napoli, 24, Via Medina.

Dall'Art. 5 della suddetta Convenzione 22 Aprile 1881, risulta anche che isigg. *P. De Saugy, A. Galopin-Süe e L. Jacob* già Socii ed unici rappresentanti della Ditta *A. Galopin-Süe, Jacob e C.* si sono interdetti formalmente per uno spazio minimo di tempo di cinque anni di assumere direttamente od indirettamente od anche d'interessarsi in qualsiasi Impresa od appalto relativo a *Ponti, Tettoie, fondazioni all'aria compressa, caldaie e materiale mobile, fisso, di armamento per ferrovie e Tramways.*

UFFICIO SUCCURSALE
dei giornali italiani ed esteri
Torino, via Finanze, 13.

COSTRUZIONI METALLICHE E FONDERIA
G. ROCHETTE E C.
TORINO, via Cigna, N. 1. — VALDOCCO

Macchine varie — Turbine — Ruote idrauliche — Trasmissioni — Caldaie a vapore — Torchi idraulici — Torchi da vino — Pompe — Getti in ghisa.

Lavori per Strade ferrate e Imprese di costruzioni — Scambi e crociamenti — Ruote di Vagoni — Vagonetti — Piattaforme — Ponti — Tettoie, ecc. ecc.

Macchine per Cartiera e Ceramica

Ufficio tecnico per studii, progetti ed impianti

Materiale d'occasione: Macchine fisse, locomotive, locomobili, caldaje, piattaforme, grù, pompe centrifughe e Letestù, ecc.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA
DI COSTRUZIONI METALLICHE
diretta dall'ing. comm. A. COTTRAU
SEDE E DIREZIONE: Napoli, 24, Strada Medina
Opificio Meccanico in Castellammare di Stabia e Savona

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA è la SOLA Ditta Nazionale che abbia conseguito le *maggiori ricompense* alle ESPOSIZIONI MONDIALI di Vienna del 1873 e di Parigi del 1878 ossia le Medaglie al *Merito ed al Progresso a Vienna* ed una Medaglia *d'oro ed una d'argento a Parigi.*

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA ha assunto la esecuzione dal gennaio 1871 al corrente anno 1880 di ben *1004 Ponti metallici* e di ben *31,864* metri quadrati di *Tettoie*, ossia i *nove decimi* all'incirca di tutti indistintamente i lavori di simil genere eseguiti in Italia in detto periodo di tempo.

SOCIETÀ NAZIONALE
DELLE
OFFICINE DI SAVIGLIANO
COSTRUZIONE E RIPARAZIONE
DI MATERIALE MOBILE E FISSO PER FERROVIE E TRAMVIE
Ponti, Tettoie e Costruzioni Meccaniche
MEDAGLIA D'ORO ALL'ESPOSIZIONE DI MILANO

Indirizzare la corrispondenza alla Direzione in Savigliano od all'Ufficio in Torino, 67, Corso Vittorio Emanuele II.

TORINO, 1882
Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate.*

ANNO XV. Mercoledì 2 Agosto 1882. N. 31.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — Torino.

STRADE FERRATE ROMANE

RELAZIONE *della cessata Amministrazione sociale sul Bilancio consuntivo* 1881, *letta all'Assemblea generale del* 28 *giugno* 1882.

Consiglio d'Amministrazione per l'anno 1881.

Presidente. Fenzi comm. senatore Carlo (1).
Vice-Presidente. Maurogordato comm. Giorgio.
Segretario. Deodati comm. senatore Edoardo.
Consiglieri. Sacerdoti comm. Giacomo. — Nobili comm. avv. Niccolò. — D'Amico comm. Edoardo. — Biglia comm. Felice — Celesia comm. Tommaso. — Busacca comm. Raffaello. — Baggiani comm. Luigi. — Vimercati cav. Gaetano. — Guglielmi march. Giacinto. — Bigatti cav. Ambrogio. — Tossizza barone Michele. — Villa Achille. — Spada cav. Alessandro. — Pilliot Augusto. — Dini capitano Pietro. — Puccini comm. avv. Giovanni. — Bignami cav. Enea.
Reggente Direttore generale comm. Callisto Bertina, *Direttore dell'Esercizio.*

Commissione liquidatrice della Società delle Ferrovie Romane (2).

Presidente. Deodati comm. senatore Edoardo.
Membri. Vimercati cav. Gaetano. — Bigatti cav. Ambrogio. — Nobili comm. avv. Niccolò (3). — Pilliot cav. Augusto. — Spada cav. Alessandro. — Maurogordato comm. Giorgio.
Supplenti. Villa cav. Achille. — Bigatti Carlo. — Dini capitano Carlo. (3). — Brunicardi cav. ing. Adolfo.

Le differenze tra i resultati del Bilancio consuntivo dell'anno 1881 e quelli del 1880, e le loro cause, sono le seguenti:

(1) Decesso il 2 settembre 1881.
(2) Nominata dall'Assemblea generale nell'adunanza delli 27 ottobre 1881.
(3) Dimissionario.

Costruzioni.

Nel 1880 furono spese per costruzioni sulle linee sociali lire 2,001,049. 65: nel 1881, lire 2,772,389. 03, cioè lire 771,339. 38 in più.

La maggiore spesa deve imputarsi in gran parte ai molti lavori, che si sono eseguiti sulle linee in esercizio per completarle. Questi lavori, infatti, nel 1880 importarono la cifra di lire 1,466,683. 98, e nel 1881 quella di lire 2,020,576. 68; così che la spesa per questo solo titolo aumentò di lire 553,892.70, impiegate in opere d'arte a rinforzo del corpo stradale e delle gallerie, nella prosecuzione delle chiusure laterali della via, nella costruzione di nuovi binarii con relativi deviatoj, in ampliamenti di Stazioni, ecc. ecc.

Le rimanenti lire 751.812. 35 rappresentano in massima parte le spese relative alla costruzione delle linee di Laura-Avellino è Chiusi-Orte, che si poterono liquidare durante l'anno 1881.

Esercizio.

I. Lunghezza delle linee, materiale mobile e percorrenza dei treni.

Lunghezza delle linee in esercizio. — Nel corso dell'anno 1881 non ebbe luogo alcuna apertura di nuovi tronchi di ferrovia, per cui la rete fino allora sociale componevasi al 31 dicembre 1881, come nel 1880, di chilom. 1300 per la rete Italiana e di chilom. 317 per la rete Romana. Le linee esercitate per conto di estranei furono pure nel 1881 tali quali nel 1880, cioè lunghe in tutte chilom. 64.

L'esercizio dunque, del quale ora si tratta di esaminare i risultati, ebbe luogo in tutto l'anno per una estensione di chilom. 1,681.

Materiale mobile. — Dalle cifre raccolte nei quadri seguenti rilevasi con quale e quanto materiale mobile si chiudesse l'esercizio dell'anno 1881.

Nel 1881 si acquistarono, per i crescenti bisogni del servizio, 10 locomotive, 6 carrozze e ben 168 carri di diversa specie, dei quali circa la metà provvisti del freno; erogando in tali acquisti somme tanto considerevoli, da accrescere il valore totale del materiale mobile e attrezzi relativi per L. 3,434,617.80.

Confronto del Materiale mobile per quantità e valore al 31 *dicembre* 1880 *e al* 31 *dicembre* 1881.

Quantità.

ANNI	LOCOMOTIVE a ruote libere	LOCOMOTIVE a 4 ruote accoppiate	LOCOMOTIVE a 6 ruote accoppiate	TOTALE	Tenders isolati per acqua	VEICOLI CARROZZE con freno	VEICOLI CARROZZE senza freno	VEICOLI CARRI con freno	VEICOLI CARRI senza freno	TOTALE
1880	13	150	92	255	17	230	674	1029	2706	4639
1881	11	158	93	262	17	236	671	1368	3048	5323
Differenza per il 1881 in più	»	8	1	7	»	6	»	339	342	684
Differenza per il 1881 in meno	2	»	»	»	»	»	3	»	»	»

Valore.

ANNI	LOCOMOTIVE e TENDERS isolati	VEICOLI CARROZZE	VEICOLI CARRI	ATTREZZI	TOTALE
1880	15,055,532.74	6,564,611.62	13,815,295.27	1,784,949.86	37,220,389.49
1881	15,519,076.16	6,600,038.58	16,390,872.83	2,145,019.72	40,655,007.29
Differenza per il 1881 in più	463,543.42	35,426.96	2,575,577.56	360,069.86	3,434,617.80
Differenza per il 1881 in meno	»	»	»	»	»

Delle dieci locomotive acquistate durante l'anno 1881, nove sono a quattro ruote accoppiate e con sterzo, e vennero costruite dalla Casa Borsig di Berlino: una uscì dalle Officine di Napoli, ed è a 6 ruote accoppiate.

L'aumento effettivo però che si ebbe nel numero delle macchine locomotive è soltanto di 7, perchè nel corso dell'anno furono messe fuori di servizio due vecchie macchine a ruote motrici indipendenti, ed altra a quattro ruote accoppiate, riconosciute non più suscettibili di riparazioni.

Percorrenza dei treni. — I treni, durante l'anno 1881, fecero un percorso utile di chilom. 6,433,806 sulla rete sociale, e di chil. 220,933 sulle linee estranee: per cui in complesso i chilometri percorsi furono 6,654,7397, cioè 2,80 più dell'anno precedente, in cui si ebbe in totale una percorrenza utile di chil. 6,651, 932

Per la percorrenza delle locomotive, i resultati finali sono i seguenti:

	1880 Chil.	1881 Chil.	AUMENTO nel 1881 Chil.
Percorso totale, compreso il servizio di manovra e quello dei treni materiali............	9,693,240	9,809,147	115,907
Percorso medio di ogni locomotiva............................	38,012	38,019	0,007

QUADRO statistico del servizio delle diverse specie di Macchine locomotive eseguito nell'anno 1881.

SPECIE delle Locomotive	NUMERO delle Locomotive: Fuori d'uso	In riparazione	In serviz. attivo	Totale	SERVIZIO DEI TRENI: Passeggieri	Misti	Merci	Materiali	SERVIZIO COMPLEMENTARE: Rimorchio	Scolta	RISERVA Chil. 3 all'ora	MANOVRE Chil. 6 all'ora	TOTALE: Servizio Treni	Servizio complementari	Servizio Macchine	MEDIA per Locomotiva PERCORRENZA: Treni	Macchine
Macchine a ruote motrici indipendenti	»	»	11	11	157,428	88,084	314	31,739	47,200	2,045	8,385	31,585	277,565	112,215	389,780	25,233	35,434
Dette a 4 ruote accoppiate.	1	31	126	158	3,233,123	842,905	32,390	173,937	316,393	7,641	609,025	959,009	4,282,355	1,962,071	6,244,426	27,628	40,296
Dette a 6 ruote accoppiate	»	15	78	93	413,555	355,779	1,527,480	43,259	216,662	37,066	231,190	299,950	2,340,073	834,868	3,174,941	25,435	34,5 0
TOTALI ...	1	46	215	262	3,804,106	1,286,768	1,560,184	248,935	580,955	166,755	868,600	1,293,544	6,899,993	2,909,154	9,809,147	26,744	38,019

AVVERTENZE. — Nell'anno 1881 si sono acquistate N. 6 locomotive a quattro ruote accoppiate, con sterzo, costruite dalla Casa Borsig di Berlino, che sono entrate tutte in servizio nel mese di aprile.

Alla fine dell'anno stesso si sono ricevute dalla Casa Borsig, altre tre locomotive a 4 ruote accoppiate, con sterzo, ed una a 6 ruote accoppiate dalle Officine Nazionali di Napoli. Queste 4 ultime non sono comprese nella media chilometrica, avendo cominciato a prestar servizio nel nuovo anno,

In detto anno, essendosi riscontrato che non erano più atte ad essere riparate le locomotive N. 10 e 12 a ruote motrici indipendenti, e la N. 131 a quattro ruote accoppiate, sono state messe fuori servizio, e nel mese di ottobre le prime due sono passate al magazzino di Firenze, e l'altra a quello di Siena.

Per la stessa ragione è stata pure messa fuori servizio la locomotiva N. 103 a quattro ruote accoppiate, la quale al 31 dicembre trovava sempre presso queste Officine di Firenze.

In questo quadro figurano chilom. 1,132, che non sono portati su quello per linee, perchè furono eseguite dalle nostre locomotive sui binarii delle Ferrovie Meridionali a Napoli per trasporti fatti per conto della nostra Amministrazione agli Stabilimenti Fischer, Pietrarsa e Granili. (*Continua*).

BONIFICAMENTO DELLE REGIONI DI MALARIA
lungo le Ferrovie d'Italia

L'on. senatore Luigi Torelli presentò al Senato, sino dal 1880 (come fu già annunciato), un progetto di legge pel bonificamento delle regioni di malaria lungo le ferrovie d'Italia. Questo progetto, preso in considerazione, fu esaminato da apposita Commissione, composta degli on. Pantaleoni, Moleschott e Verga, oltre il proponente, che fu pure nominato relatore; e la di lui elaborata Relazione, ricca d'importanti nozioni ed utili considerazioni economico-igieniche, è stata in questi giorni distribuita e pubblicata.

La Commissione, tenendo conto delle varie proposte e dei suggerimenti desunti dalle relazioni dei Consigli sanitarii, formulò nei seguenti articoli il progetto di legge, che noi ci affrettiamo a riferire, parendoci degno di richiamare l'attenzione pubblica e lo studio degli uomini competenti:

Art. 1. I territorii o paesi d'Italia, ove regna malaria, vengono divisi in tre categorie. La prima, quella dei paesi ove la malaria è *leggera*; la seconda dei paesi ove è *grave*; e la terza dei paesi ove è *gravissima*..

I categoria. — Questa categoria della malaria *debole* comprende i paesi ove si dànno bensì casi di febbri miasmatiche e non infrequenti, ma non di gravità; non havvi emigrazione cagionata da questa causa; la popolazione, nel maggior numero, non presenta aspetto di sofferenza, e la mortalità non si scosta, o solo leggermente, da quella di paesi in condizioni normali.

II categoria. — Questa categoria della malaria *grave* comprende i paesi ove si dànno frequentissimi i casi di febbri miasmatiche; ove havvi emigrazione, sia pur temporanea, ma per tale causa; ove la popolazione nel maggior numero presenta l'aspetto di sofferenza, e la mortalità è notevolmente maggiore di quella dei paesi in condizioni normali.

III categoria. — Questa categoria della malaria *gravissima*, *micidiale*, comprende i paesi ove è impossibile di soggiornare, senza essere esposti a prendere le febbri miasmatiche; ove l'emigrazione è l'unico mezzo per sottrarvisi; ove la mortalità raggiunge il massimo delle proporzioni in confronto ai paesi in condizioni normali.

I Consigli sanitarii del regno, nella giurisdizione dei quali esistono territorii di malaria, compileranno una carta su cui verranno indicati con segni convenzionali i luoghi infetti nelle tre gradazioni summenzionate.

Queste carte verranno unite alla Relazione di cadaun Consiglio sanitario, e forniranno gli elementi per la compilazione della carta generale della malaria d'Italia, che sarà unita quale allegato alla presente legge.

Ogni decennio si procederà alla rettifica della carta della malaria, e dovrà venir approvata dal Ministero dei lavori pubblici, sentito il parere del Consiglio di Stato.

Bonificamenti su vasta scala.

Art. 2. È considerato bonificamento su vasta scala quello che comprende una superficie non minore di tremila ettari.

Chiunque, individuo, Società o Corpo morale, vorrà intraprendere bonificamenti su vasta scala in territorii di seconda o terza categoria, o misti, ma di tanta estensione che nel complesso non comprendano meno di 3 mila ettari di territorio di malaria, godrà dei seguenti vantaggi, sotto l'osservanza dei patti di cui appresso:

a) Del trasporto gratuito giornaliero sulle ferrovie dello Stato del personale pel bonificamento da un paese o regione in condizioni normali o di prima categoria alla regione da bonificarsi, con ritorno entro la giornata al punto di partenza. Il tempo per la durata di tale beneficio sarà calcolato in ragione di due anni per ogni mille ettari;

b) Del trasporto giornaliero a metà prezzo di detto personale per eguale numero di anni, ultimato il bonificamento;

c) Dell'esenzione d'ogni dazio d'introduzione sulle macchine e materiali occorrenti per le bonificazioni, per egual numero d'anni accordato pel trasporto gratuito;

d) Dell'esenzione d'ogni tassa di registro per prezzo d'acquisto per tutti i contratti da stipularsi collo Stato, con Corpi morali o con privati;

e) I territorii bonificati non potranno venir aggravati da imposte, oltre quelle che pagano in oggi, per il corso di 40 anni, sia per conto dello Stato, che delle Provincie o Comuni, salvo il caso di spese per strade da costruirsi nel territorio bonificato, nel qual caso dovranno sottostare alla legge comune;

f) Le case d'abitazione, gli edificii da costruirsi ed attinenti ad opere di bonificamento non potranno venir aggravati d'imposte erariali e provinciali pel corso di 40 anni. Quanto alle spese comunali, saranno sottoposte alla legge comune.

Bonificamento su piccola scala.

È considerato bonificamento su piccola scala quello che comprende una superficie minore di tremila ettari, ma non al disotto di mille

Chiunque individuo, Società o Corpo morale voglia intraprendere bonificamenti su piccola scala in territorii di seconda o di terza categoria o misti, ma di una superficie che nel complesso non comprenda meno di mille ettari, godrà dei seguenti vantaggi, sotto l'osservanza delle condizioni di cui appresso:

a) Del trasporto gratuito giornaliero sulle ferrovie dello Stato del personale pel bonificamento da un paese o regione in condizioni normali o di prima categoria alla regione da bonificarsi, con ritorno entro la giornata al punto di partenza; il tempo per la durata di tale beneficio sarà calcolato in ragione di due mesi per ogni centinaio di ettari;

b) Del trasporto giornaliero a metà prezzo di detto personale per ugual numero di mesi dopo ultimato il bonificamento.

c) I terreni bonificati non potranno venir aggravati da imposte oltre quelle che pagano in oggi, pel corso di quarant'anni, sia per conto dello Stato, che di Provincie e Comuni, salvo il caso di spese per strade da costruirsi nel territorio bonificato, nel qual caso dovranno sottostare alla legge comune.

Tali privilegi e facilitazioni, sia pei bonificamenti su vasta scala, che su piccola scala, si accordano sotto le seguenti condizioni:

a) Il trasporto del personale avrà luogo dal punto il più vicino di aria buona, o quanto meno tollerabile (*malaria leggera*). I cambiamenti, che si rendessero necessarii, si dovranno concertare fra l'Impresa e l'Amministrazione della strada ferrata;

b) La Società, ente morale od individuo concessionario non avrà mai diritto a pretendere che, per suo riguardo, si abbiano a stabilire corse speciali, nè variare le corse che le Direzioni delle Strade ferrate crederanno di stabilire;

c) La Società, ente morale od individuo, che vorrà intraprendere bonificamenti, dovrà provare di poter disporre di un milione per ogni migliaio di ettari nelle imprese su vasta scala, e di centomila lire per ogni cento ettari nelle imprese su piccola scala; e dovrà fornire una cauzione in ragione del 10 per cento di detta somma. La cauzione, da versarsi nelle casse del Tesoro, dovrà venir fornita in titoli dello Stato o da esso garantiti;

d) La Società od individuo dovrà presentare il piano delle opere di bonificamento, che dovrà essere approvato dal Governo.

Art. 3. Non importa che la massa dei terreni, che, nel loro complesso, devono raggiungere il minimo indicato per bonifiche, sia su vasta scala che su piccola scala, formi un sol corpo, nè che sia tutta di proprietà del richiedente i favori che accorda la presente legge; ma è indispensabile che provi di avere il consenso dei proprietarii per eseguire le opere progettate.

Qualora poi il richiedente, per eseguire i suoi progetti, ricorra al credito, formando Società per Azioni od altrimenti, egli dovrà allora possedere in proprio tanti beni, quanti, ammessa la bonificazione e valutati ai prezzi comuni, possano rappresentare il valore del capitale chiesto al credito pubblico.

Art. 4. Le opere di rettifiche dei corsi d'acqua che attraversano regioni di seconda o terza categoria, e la cui importanza sia tale da poterle qualificare come opera di somma utilità pubblica, sia per ragioni igieniche, sia per difesa di strade nazionali, strade ferrate o Stabilimenti pubblici, potranno venir sussidiate dal Governo, ma dietro progetti da elaborarsi caso per caso, nella misura che l'importanza dell'opera potrà meritare, e per legge.

Art. 5. È fatta facoltà alle Società, Corpi morali o privati, che intraprendessero bonificamenti in base alla presente legge, di richiedere la cooperazione di Comuni e Provincie per l'esecuzione di opere di bonificamento in territorii di tutte e tre le categorie; il concorso non potrà mai essere obbligatorio, non potrà mai aver luogo che dietro progetti approvati da Ufficii tecnici comunali e provinciali, e per determinazioni prese dai Consigli rispettivi.

Art. 6. È fatta facoltà al Governo del Re di espropriare territorii situati in terza categoria lungo le vie ferrate fino alla distanza di 200 metri da ogni lato, salvo che il proprietario non abbia già intrapreso esso stesso opere di bonificamento.

Art. 7. E fatta facoltà al Governo del Re di espropriare terreni situati lungo linee di strade ferrate in terza categoria sino alla concorrenza di 2 ettari, per intraprendere piantagioni all'ingiro delle Stazioni, e di un ettaro all'ingiro di case cantoniere.

Questi terreni e relative piantagioni saranno considerati come un annesso e connesso delle relative Stazioni e case cantoniere.

Il medesimo diritto di espropriazione di una zona di eguale misura, sia rapporto alle Stazioni che alle case cantoniere situate in territorii di terza categoria, è accordato anche alle Società private di strade ferrate.

Nei bonificamenti per via di piantagione, che venissero intrapresi, sia lungo le linee di strade ferrate dello Stato che di private Società, si dovrà sempre accordare una quota parte degli utili derivanti dalle piantagioni al personale lungo la via, che ne avrà cura; e la quota parte non potrà essere inferiore della metà del beneficio netto. Sulla quota parte destinata al personale che avrà avuto cura della piantagione, si dedurrà il quarto, che andrà a favore di coloro che ebbero cura, nei primi quattro anni, della piantagione.

Art. 8. Per un dodicennio, a computarsi dall'anno successivo a quello nel quale verrà promulgata la presente legge, chiunque avrà fatto piantagioni di Eucalyptus entro la periferia di una delle tre zone di malaria, riceverà per ogni pianta che raggiunga le dimensioni sotto notate un premio proporzionato, nella misura rispettivamente indicata.

Per una pianta avente una circonferenza ad un metro dal suolo

di centimetri da	80	a	85	L.	1.00
»	86	a	90	»	1.10
»	90	a	95	»	1.20
»	96	a	100	»	1.30
»	100	a	105	»	1.40
»	106	a	110	»	1.50
»	111	a	115	»	1.60
»	116	a	120	»	1.70
»	121	a	125	»	1.80
»	126	a	130	»	1.90
»	131	a	135	»	2.00

Al disopra della misura di un metro e 35 centimetri, ogni centimetro in più sarà retribuito con 5 centesimi.

Art. 9. Le piantagioni all'ingiro delle Stazioni di strade ferrate poste in terza categoria godranno del beneficio del 20 per cento in più sul premio normale sovraindicato.

Art. 10. Gli individui o Corpi morali che, prima della presente legge, avessero stipulati accordi per piantagioni, non potranno concorrere ai premii sopramenzionati che pel numero che si obbligarono di piantare. Per il di più rientrano nel diritto comune.

Art. 11. Chiunque, nelle lodalità di 3ª categoria mancanti d'acqua sana potabile, costruirà cisterne, avrà un premio di 20 lire per ogni metro cubo di capacità della cisterna, purchè fatta a regola d'arte.

Art. 12. La Società, Ente morale od individuo, che abbia assunto l'impegno del bonificamento di un territorio situato in seconda o terza categoria a termine della presente legge, e che voglia valersi di personale disposto ad emigrare situato in altra parte del Regno, godrà del privilegio del trasporto sulle ferrovie dello Stato, colla riduzione dell'80 per 0[0] se l'emigrazione è *permanente*, benchè nello Stato; e del 60 per 0[0], se è *temporanea* dal luogo di partenza al luogo più prossimo alla nuova dimora, purchè provi:

a) Che il personale emigrante è atto ai lavori da intraprendersi per il bonificamento;

b) Che l'assuntore ha i locali ove alloggiarlo, o si obbliga a costruirli per l'epoca dell'arrivo in località giudicate sane;

c) Che ha i mezzi di mantenere il personale *permanente* per un anno, il *temporaneo* per sei mesi.

Art. 13. I nuovi paesi o villaggi, che sorgessero sì tosto raggiunta la popolazione di 2,000 abitanti, avranno il diritto di essere dichiarati Comuni a sè, e d'imporsi il nome che vorranno.

Come Comuni autonomi, dovranno però sottostare a tutte le spese che la legge impone ai Comuni.

Art. 14. È creato inoltre un Comitato esecutivo, dipendente dal Ministero dei lavori pubblici, composto di tre senatori, tre deputati e tre altri membri nominati dal Ministro dei lavori pubblici all'infuori del Parlamento.

Tutte le proposte relative a questa legge, le dimande da parte di Società, Enti morali od individui per concessioni, l'esame se rispondano ai quesiti e condizioni della legge, il giudizio intorno alle garanzie, le differenze che potessero insorgere, sia dal principio che nel corso d'esecuzione dei lavori, tutto sarà deferito a quel Comitato, che sottoporrà le sue proposte al Ministro dei lavori pubblici. Ogni anno, entro il mese di dicembre, dovrà venir pubblicata una Relazione sommaria di tutte le operazioni, che durante l'anno saranno state intraprese da individui o dalle Società di bonificamento in base alla presente legge.

Art. 15. A cura del Ministero dei lavori pubblici, verrà compilato un Regolamento per l'esecuzione dalla presente legge.

FERROVIA DEL GOTTARDO

DECIMO RAPPORTO della Direzione e del Consiglio d'amministrazione all'Assemblea generale degli azionisti del 20 *maggio* 1882.

(Continuazione e fine — Vedi N. 30).

VI. — *Esercizio* (seguito).

D. *Spese e statistica dell'esercizio* (fine).

Statistica del servizio. — (Stato, percorso, consumo e manutenzione del materiale ruotabile).

Bisogna anzitutto osservare che i treni di materiali che hanno circolato non sono compresi, per quanto concerne le spese d'esercizio o del consumo del materiale, se non nel « percorso del materiale ruotabile », e non già nelle « medie e proporzioni ».

1. *Macchine.* — Il parco delle macchine si compone di 4 locomotive-tenders, 4 locomotive da treni-viaggiatori, e 6 locomotive da treni-merci, in totale 14.

Le locomotive trainarono: 4,486 treni regolamentari, 6 treni supplementari, e 565 treni di materiali, in totale 6,057 treni (nel 1880, 6,371 treni).

Questi treni hanno effettuato un percorso totale di
187,080 chil.-trazione
187,510 chil.-locomotive (non compreso il servizio di manovra)

1,331,550 chil.-asse di vetture da viaggiatori
1,717,606 chil.-asse di furgoni da bagagli, vagoni da merci, e vagoni da materiali

3,049,136 chil-asse in totale

13,672,983 chil.-tonnellata.

2. *Vetture e vagoni.* — Il parco delle vetture e dei vagoni delle linee ticinesi di pianura comprende:

25	vetture da viaggiatori di I	classe, per	258	posti in complesso
12	» »	II »	768	
30	» »	III »	1,584	
67			2,610	

col peso morto in media di tonn. 9.33 per vettura, e di 625.25 in totale, con 158 assi.

8 furgoni da bagagli, della forza di 6 tonn. per vagone, e di 48 in totale, col peso morto di tonn. 9.40 per vagone, e di 75 in totale, con 16 assi.

45 vagoni da bestiami e merci, serie K^v (L). (1)
75 » da merci coperti, serie K (N).
45 » » scoperti, serie L (R).
18 trucs pel trasporto delle pietre, serie M (S).
8 vagoni per legnami, serie N (U).
65 vagonetti da merci e materiali, serie S (T).

256, colla forza in media di tonn. 10.86 per vagone, e di tonn. 2,782.5 in totale, col peso morto in media di tonnellate 5.77, e di 1,467 in totale, con 512 assi.

E quindi in complesso 331 veicoli, colla forza complessiva di tonn. 2,830.5, col peso morto di tonn. 1,543.1, e con 686 assi.

Le 5 vetture di 1ª e 2ª classe, e le 10 vetture di 3ª classe, acquistate al momento dell'asta del materiale della Ferrovia Nazionale Svizzera, non saranno comprese nel parco delle vetture e dei vagoni che all'epoca dell'apertura all'esercizio diretto della ferrovia del Gottardo. Le prime 5 vetture hanno percorso, durante l'anno, 404,526 chil.-assi sulle linee del Giura-Berna-Lucerna e della Svizzera-Occidentale.

3. *Percorso, consumo e manutenzione delle macchine e dei vagoni.* — Il percorso effettuato per asse di vetture e vagoni nel 1881 fu di chil. 4,535 (nel 1880 fu di chil. 5,176); quello per asse di vetture di viaggiatori fu di chil 8,425 (1880, chil. 8,827); quello per asse di vagoni da merci (compresi i furgoni da bagagli) fu di chil. 3,371 (1880, chil. 4,083).

Il numero degli assi di vetture da viaggiatori che percorsero le linee giornalmente fu di 54 (1880, di 58); quello degli assi dei furgoni da bagagli e vagoni da merci fu di chil. 70 (1880, di 84); quello totale degli assi, di 124 (1880, di 142).

Il consumo di grassi ed olii per chil.-asse fu di grammi 0.71 (1880, gr. 0.73); il costo dei grassi ed olii per chil.-asse, cent. 0.057 (1880, cent. 0.061).

Spese di manutenzione per chil. di linea fr. 283.34 (1880, fr. 154.89); per asse e per anno, fr. 27.26 (1880, fr. 14.90); per chil. d'asse, cent. 0.63 (1880, cent. 0.33).

4. *Utilizzazione delle vetture e dei vagoni.* — Per le vetture da viaggiatori, il rapporto tra il numero dei posti occupati ed il numero totale dei posti, fu del 14.7 per 0[0 per la 1ª classe, del 30.9 per la 2ª, del 38.8 per la 3ª, del 35.2 in totale; mentre nel 1880 fu rispettivamente del 14, 29.5, 39.6 e 35.6. Ed il rapporto tra i posti occupati ed i posti vuoti fu del 5.80 per 0[0 per la 1ª classe, del 2.24 per la 2ª, dell'1.58 per la 3ª, e dell'1.83 in totale; mentre nel 1880 fu rispettivamente del 6.13, 2.39, 1.53, 1.81.

Pei vagoni da merci, l'utilizzazione della forza (tonnellaggio dei vagoni) fu del 23.86 per 0[0, mentre nel 1880 fu del 21.5 per 0[0.

(1) Le lettere tra parentesi sono le indicazioni vecchie.

E. *Prodotto netto dell'esercizio.*

	1881	1880
I prodotti del settimo anno d'esercizio, confrontati con quelli dell'anno precedente, furono di	Fr. 755,966.31	Fr 785,005.75
Le spese furono di	» 493,539.17	» 448,698.64
Si ebbe quindi una eccedenza di prodotti di	Fr. 262,427.14	Fr. 336,367.11

portata nel conto generale sotto « Prodotti II ».

I prodotti del trasporto per chil. furono durante l'esercizio:

Biasca-Locarno . . . . Fr. 11,113.30
Lugano-Chiasso . . . . » 9,419.47

L'eccedenza dei prodotti dell'esercizio sulle spese ascende per chil. e per le dette linee a fr. 3,916.82.

F. *Stato del personale.*

Alla fine dell'anno 1881, il personale dell'esercizio si componeva come appresso, in confronto del 1880:

	1880	1881
1. Amministrazione generale dell'esercizio	N. 14	N. 22
2 Sorveglianza e manutenzione	» 65	» 65
3. Servizio di spedizione	» 50	» 51
4. Servizio della trazione	» 23	» 22
5. Servizio dei cantieri	» 1	» 1
Totale	N. 153	N. 161

L'aumento di 8 funzionarii ed impiegati proviene da nuove nomine rese necessarie dai lavori preparatorii dell'esercizio.

Per quanto lo concerne specialmente, il personale dell'esercizio delle linee ticinesi di pianura non subì alcun aumento.

G. *Diverse.*

(1. *Cantieri*). — Il numero degli operaj occupati nei cantieri fu di 23 (17 nell'anno precedente). I cantieri ebbero principalmente a provvedere alla manutenzione del materiale ruotabile adoperato per l'esercizio; essi hanno inoltre eseguito lavori per la costruzione della linea e pei privati.

(2. *Accidenti*). — Sviamenti in Stazione 1, collisioni 2, altri accidenti 6, delitti 6, accidenti seguiti da morte o ferite 3 (di cui 2 impiegati, 1 estraneo).

(3. *Assicurazioni*). — I contratti di assicurazione non subirono modificazioni. Il valore assicurato ascende:

a) Pei fabbricati della linea Biasca-Locarno Fr. 1,752,500
» » Lugano-Chiasso » 915,500
» Stazione internaz. di Chiasso » 198,600

Totale Fr. 2,846,600

b) Pel mantenimento d'esercizio delle due linee . . . . Fr. 1,300,000
Per quello della Stazione internazionale di Chiasso . . . . » 830,000
Pegli oggetti di riserva nell'Economato . » 672,400

Totale Fr. 2,802,400

L'assicurazione collettiva del personale dell'esercizio e dei viaggiatori sulle linee ticinesi di pianura, presso la Compagnia d'assicurazione dagl'incendii a Winterthur, non subì egualmente alcuna modificazione.

(4. *Cassa di soccorso e pensioni agl'impiegati, e Cassa per gli operaj ammalati*). — I risultati di queste Casse al 31 dicembre 1881 sono i seguenti:

a) Cassa di soccorso e di pensioni agl'impiegati:
Numero dei membri alla fine del 1881: 164
Fondo al 1° gennaio 1881 . . . . . Fr. 14,295.21
Totale dei prodotti. . . . Fr. 7,929.90
Totale delle spese . . . . . » 1,549.38

Eccedenza dei prodotti. . . . . » 6,380.52

Fondo disponibile in cassa al 31 dicembre 1881 . . . . Fr. 20,675.73

di cui fr. 13,900 collocati in Obbligazioni della Cassa di ammortamento, nonchè della Cassa di risparmio e di prestiti del Cantone di Lucerna, e fr. 5,000 in Obbligazioni del Cantone di Zurigo.

b) **Cassa degli operaj ammalati.**

	Linea Biasca-Locarno	Linea Lugano-Chiasso
Fondo al 1° gennaio	Fr. 1,350.69	Fr. 597.67
Totale dei prodotti	Fr. 1,107.35	Fr. 721.70
Totale delle spese	» 559.22	» 118.05
Eccedenza dei prodotti	» 548.13	» 603.65
Fondo disponibile al 31 dicembre 1881	Fr. 1,898.82	Fr. 1,203.32

Signori! — Chiudiamo il nostro Rapporto, esprimendovi l'assicurazione della piena nostra osservanza.

Lucerna, 3 aprile 1882.

In nome della Direzione della Ferrovia del Gottardo,	In nome del Consiglio d'ammin. della Ferrovia del Gottardo,
Il Presidente F. Zingg.	*Il Vice Presidente* H. Rieter.
Il 1° Segretario Schweizer.	*Il Segretario* Schweizer.

Informazioni Particolari

del *MONITORE*

Malgrado gli accordi ch'erano stati presi colla Direzione della Ferrovia del Gottardo, le Amministrazioni svizzere non furono in grado di attivare pel 1° corr. il servizio diretto per le merci, com'era stato preannunciato.

Ora sperasi che tale servizio possa definitivamente attuarsi pel 16 corr., se altro non insorge; e noi non possiamo che far caldi voti affinchè non abbiasi a deplorare una nuova delusione a danno dell'Italia.

Secondo un telegramma che riceviamo all'ultimo momento, rimane intanto in vigore per tutto il corrente mese la tariffa italo-svizzera e Sudbadese, via Brennero.

><

I prodotti lordi del traffico sulle Ferrovie dell'Alta Italia, durante il 1° semestre 1882, hanno raggiunto la somma totale di L. 53,986,864. 57: mentre nel corrispondente periodo del 1881 non ascesero che a L. 51,482,135. 30; e quindi con un aumento di lire 2,504,229. 27.

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici, nella sua adunanza generale del 29 scorso mese, ha approvato il progetto di appalto, preparato dall'ingegnere-capo cav. Banaudi, della linea succursale a quella dei Giovi per la sponda destra della Polcevera e colla variante per Ronco.

In vista della necessità ed urgenza di avere costruita una linea così importante, non possiamo astenerci dal fare le più vive premure all'on. Ministro dei lavori pubblici, affinchè voglia affrettare il disbrigo degli ulteriori atti amministrativi per l'approvazione del suddetto progetto, in guisa che se ne possano mettere al più presto in appalto i relativi lavori.

><

Sappiamo che dal Municipio di Torino furono rivolte al Governo nuove preghiere, affinchè voglia inscrivere in 4.a categoria la linea, a sistema funicolare Agudio, da Torino a Superga, rendendone possibile l'attuazione in occasione della Esposizione generale del 1884.

><

I signori Ispettori del Genio civile comm. Giovanni Borgnini e comm. Vincenzo Schioppo furono chiamati a far parte del Consiglio delle Strade ferrate, il primo nella qualità di membro effettivo, ed il secondo di membro straordinario.

><

Abbiamo da Porto Maurizio che quella Deputazione provinciale, in sua recente adunanza, ha deliberato di far caldi voti al Governo perchè addivenga agli studii necessarii a riconoscere quale sia il miglior tracciato da seguirsi per la costruzione della strada ferrata da Cuneo a Ventimiglia, deliberata colla legge 29 luglio 1879, passando per le Valli Roja, Nervia ed altre.

><

Abbiamo da Dogliani che, avendo il Consiglio delle Strade ferrate respinta la domanda avanzata da quel Comune per ottenere la concessione di una ferrovia economica da Dogliani a Monchiero, in base agli articoli 10, 11 e 18 della legge 29 luglio 1879, ed articolo 5 dell'altra legge 5 giugno 1881, il Consiglio del Comune stesso ha deliberato di rinnovare la domanda di concessione, modificandola nel senso che questa sia da accordarsi a tenore dell'art. 12 della precitata legge 29 luglio 1879 e dell'altra 29 giugno 1873, ossia con un sussidio dello Stato nella misura di L. 1,000 al chilometro per 35 anni.

><

Siamo informati che la Società esercente della tramvia Saronno-Como ha aderito ad eseguire il trasporto dei pacchi postali nel limite di 50 per giorno, in conformità dell'invito che a tale riguardo le aveva fatto il Ministero dei lavori pubblici.

><

L'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia ha disposto l'effettuazione di un treno speciale di piacere tra Milano e Lucerna, via Chiasso-Gottardo, il quale partirà da Milano l'11 corr., e sarà di ritorno il 16. Il detto treno si comporrà di sole vetture di 2ª classe, ed il prezzo del biglietto, per andata e ritorno, è ridotto a L. 32.

><

Dalla Direzione tecnica governativa per la ferrovia da Teramo a Giulianova furono ultimati e sottoposti al Ministero dei lavori pubblici due progetti di appalto relativi:

1° alla provvista degli scambii e del materiale fisso, compresa la posizione in opera; 2° alla posa del materiale d'armamento, compresa la provvista e messa in opera della ghiaia e delle traverse.

Le somme di appalto dei detti progetti ammontano rispettivamente a L. 37,000 ed a L. 184,000.

><

Abbiamo da Ravenna che quell'ingegnere-capo del Genio civile ha compiuto il progetto per l'appalto delle travate metalliche occorrenti pei tronchi da Ravenna a Cervia, della ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini.

Le travate da provvedersi, secondo il detto progetto sono 5, ed il relativo importo è preventivato in L. 270,000 a base d'asta.

><

Ci scrivono da Genova che, durante lo scorso giugno, lo scavo di avanzata nella nuova galleria di San Lazzaro è proceduto nello stesso modo che nel mese precedente, cioè in ragione di m. 0.75 in media per ogni attacco.

Si sono date le opportune disposizioni per intraprendere l'ingrandimento della galleria in calotta, e quindi iniziare le murature.

><

L'Amministrazione delle Strade ferrate Meridionali ha fatto studiare il progetto di un viadotto in 9 archi, di 8 m. ciascuno, da sostituire al rilevato progettato sul Vallone Fonte Carbone al chil. 80 + 937 della linea Termoli-Campobasso. La sostituzione ha per iscopo di mettere, in quel tratto, la linea in migliori condizioni di stabilità.

><

Ci scrivono da Palermo che il Consorzio costituito per la costruzione della ferrovia di 4.a categoria Palermo-Corleone ha compilato un progetto di variante alla linea stessa, pel tratto Palermo-Villafrati-Ficuzza, in conformità dei suggerimenti del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

><

Dall'Amministrazione delle strade ferrate dell'Alta Italia (Servizio della manutenzione e dei lavori) sono stati testè pubblicati alcuni prospetti statistici, relativi: *a*) alla somministrazione di materiale d'armamento per binario corrente, fatta in conto manutenzione durante l'anno 1881: *b*) alle rotaie rottesi in opera durante l'anno stesso, col confronto degli anni antecedenti: *c*) alla distinta dei piccoli e grandi rifacimenti di binario eseguiti con rotaie in acciaio, modello N. 2 (Vignole) durante il predetto anno: *d*) allo sviluppo complessivo dei binarii in opera al 1° gennaio 1882.

><

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 24 al 29 luglio p. p.

Furono, tra gli altri, approvati i progetti riflettenti:

L'ampliamento e miglioramento della Stazione di Mortara, lungo la linea ferroviaria Alessandria-Arona;

La sistemazione della Stazione di Riace, nel tronco Catanzaro-Reggio, della linea ferroviaria Taranto-Reggio;

La sistemazione del piazzale e dei binarii della Stazione di Cassino, lungo la linea ferroviaria Roma-Napoli;

La costruzione di un magazzino-merci e di un nuovo piano caricatore, con relativo ampliamento di piazzale e prolungamento di binarii, nella Stazione di Bianzè, lungo la linea ferroviaria Torino-Milano;

La costruzione di tre ponti a travate metalliche sul fiume Velino, nei chilometri 163, 165 e 168 della linea ferroviaria Aquila-Rieti;

L'appalto per la fornitura degli scambii occorrenti all'armamento del tronco Tivoli-Mondela, della linea ferroviaria Roma-Sulmona;

La costruzione di un tratto della strada provinciale di 2ª serie da Centocelle al Ponte Fortore, con diramazione all'Appulo-Sannitica, compreso tra l'abitato di Macchiavalfortore e la masseria Torretta oltre il torrente Tappino, in provincia di Campobasso;

La costruzione di una travata metallica pel ponte sul torrente Santa Venere, lungo la strada provinciale Messina-Catania, in provincia di Messina;

La costruzione di un muro di cinta al bagno penale di Santo Stefano, in provincia di Napoli;

E l'inalveazione del tronco estremo del torrente Visona di Castelvecchio, e sua immissione in colmata nella parte bassa del già Lago di Bientina, in territorio di Capannori, provincia di Lucca.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Roma-Napoli. — La *Gazz. Uff.* del 24 luglio p. p., ha pubblicato il R. Decreto del 5 mese stesso, con cui è sanzionata e promulgata la legge, votata dal Parlamento, per la costruzione e l'esercizio della ferrovia Roma-Napoli: legge che fu già da noi riferita all'epoca della discussione parlamentare.

Stazione in Trastevere. — In questi giorni si fece un gran discorrere in Roma sulla sospensione degli studii per la Stazione in Trastevere, e quasi si accennava a credere che non si avrà più quella Stazione.

Ora la *Libertà* dice poter assicurare che l'idea di stabilire la Stazione in Trastevere non è per nulla abbandonata; solo il Ministero dei lavori pubblici ha dovuto riconoscere che sarebbe assolutamente impossibile costruirla dove era stata ideata, in seguito alle esigenze del Ministero della guerra.

Preoccupato dai bisogni della difesa dello Stato, l'on. Ferrero esige, attuandosi il progetto formato, la ricostruzione di un tratto di bastione, la qual cosa porterebbe una spesa gravissima, superiore al costo della Stazione.

Perciò l'on. Baccarini ha ordinato nuovi studii, i quali dovranno chiarire se convenga fare la Stazione o interamente all'interno della città, o interamente all'esterno, in modo però da evitare la ricostruzione del bastione.

Riscatto delle ferrovie venete ed altre. — La *Gazz. Uff.* del 25 detto mese ha pubblicato il R. Decreto del 5 mese stesso, con cui è sanzionata e promulgata la legge, votata dal Parlamento, che approva le Convenzioni pel riscatto delle ferrovie Vicenza-Thiene-Schio, Padova-Camposampiero-Cittadella-Bassano, e Vicenza-Cittadella-Castelfranco-Treviso, nonchè delle ferrovie da Pisa a

Colle Salvetti e Tuoro-Chiasi: legge e Convenzioni già da noi riferite all'epoca della discussione parlamentare.

Ferrovie venete complementari. — Il Consiglio comunale di Venezia, nella seduta del 31 luglio p. p. trattò della questione ferroviaria. La lunga relazione dell'onor. Pascolato, a nome dell'apposita Commissione, conchiudeva colla seguente proposta:

« Il Consiglio comunale, udita la Relazione della Commissione ferroviaria, nominata il 7 giugno p. p., e per i motivi nella Relazione medesima esposti;

delibera

di ricorrere, a senso dell'art. 192 della legge comunale, nell'interesse del Comune. al Prefetto della Provincia di Venezia, contro le deliberazioni prese il 19 giugno p. p. dal Consiglio provinciale, colle quali furono approvati:

« *a)* la Convenzione 27 aprile 1882 colla Provincia di Udine per il riparto del contributo nelle linee ferroviarie da Portogruaro a Casarsa, da Casarsa per Spilimbergo a Gemona, e da Portogruaro a Latisana;

« *b)* i convegni colle Provincie di Rovigo e di Padova per il riparto del contributo nella linea Mestre-Piove-Adria, con diramazione per Brondolo;

« *c)* il convegno preliminare colla Società veneta di imprese e costruzioni pubbliche per la costruzione e l'esercizio della ferrovia Mestre-Camposampiero.

« E incarica la Giunta delle pratiche relative ».

Dopo lunga discusssione, si approvò per divisione la proposta con 5 o 6 voti contrarii, aggiungendosi, per mozione di *F. Contin*, che, « qualora il Prefetto abbia reso esecutoria la deliberazione del Consiglio provinciale contro la quale si reclama, si rivolgerà il ricorso al Re ».

Ferrovia Belluno-Feltre-Treviso — In seguito alla diminuzione di lire 5 per cento fatta in tempo utile sul presunto prezzo di L. 104,864, ammontare del deliberamento susseguito all'asta tenutasi il 19 giugno ultimo scorso, per lo appalto delle opere e provviste occorrenti per la costruzione dei fabbrioati, travate metalliche per ponti e fornitura delle traversine d'armamento (escluse le fondazioni dei fabbricati suddetti) nel tronco Signoressa-Biadene, della ferrovia Belluno-Feltre-Treviso, in provincia di Treviso, si procederà, alle ore 10 ant. dell'8 agosto corr., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma, e presso la Prefettura di Treviso, simultaneamente, al definitivo deliberamento a chi risulterà il migliore oblatore, in diminuzione della presunta somma di L. 99,620.80, a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi otto, dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 6,000, ed in L. 12,000 quella definitiva, ambedue in numerario o rendita D. P.

Ferrovia Gallarate-Laveno. — In seguito alla diminuzione di lire 5 per cento fatta in tempo utile sul presunto prezzo di L. 90,720, ammontare del deliberamento snsseguito all'asta tenutasi il 22 giugno u. s. per lo appalto della provvista di stecche-corniere e piastrelle occorrenti all'armamento della ferrovia Gallarate-Laveno, cioè tonn. 184,000 delle prime e tonn. 96,750 delle seconde, si procederà, alle ore 10 ant. del 16 corr., presso il suddetto Ministero e presso le Prefetture di Milano e Como, simultaneamente, al definitivo deliberamento a chi risulterà il migliore oblatore in diminuzione della presunta somma di L. 86,184, a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto.

La consegna seguirà alla Stazione di Gallarate, entro mesi 4 dall'ordinazione.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 5,400, ed in lire 10,800 quella definitiva, ambedue in numerario o rendita D. P.

Ferrovia Parma-Spezia. — Alle ore 10 ant. del 17 corr., presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Parma, si addiverrà simultaneamente allo incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Parma-Spezia, compreso fra Fornovo e Solignano, della lunghezza di m. 13,192.71, in provincia di Parma (esclusa la fornitura e posizione in opera delle travate metalliche e dell'armamento), per la presunta somma di L. 6,882,600.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 48, dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 230,000, ed in L. 400,000 quella definitiva, ambedue in numerario o rendita D. P.

Ferrovia Roma-Bologna-Firenze. — Le due Commissioni per la ferrovia Faenza-Firenze e del Comitato per la direttissima Roma-Bologna-Firenze si riunirono a Firenze la sera del 24 luglio, e deliberarono di annunziare al pubblico con apposito manifesto l'appalto del tronco Vaglia-Firenze, non appena fosse concluso, perchè con quello diventa un fatto compiuto la ferrovia di Faenza.

Deliberarono inoltre di convocare in adunanza generale, in quella occasione, i due Comitati per proporre la coniazione di una medaglia commemorativa e di ringraziamento a quei benemeriti, che cooperarono di più a fare esaudire i voti di Firenze.

A tale uopo fu nominata una Commissione.

Ferrovia Chivasso-Casale. — Avendo un onorevole deputato piemontese instato presso il ministro Baccarini per la pronta costruzione della linea Chivasso-Casale, linea importantissima, perchè avvicina Torino a tutto l'alto Piemonte, di oltre 20 chilometri a Casale, al Basso Monferrato, alla Lomellina, ecc., il Ministro invitò l'onorevole deputato ad indicargli per iscritto quali sarebbero i modi da seguire affinchè questo tronco ferroviario, di cui conosceva l'eccezionale importanza, potesse essere costrutto in un termine ancora più breve di quello fissato dalla nuova legge 5 corrente luglio, cioè prima del 1887.

Il memoriale fu prontamente presentato, ed ecco ora la risposta fatta dall'on. Ministro:

« Roma, 21 luglio.

« Onorevole collega,

« Ho esaminato attentamente quanto Ella mi scrisse colla gradita sua lettera del 5 corrente mese, relativamente alla costruzione della ferrovia complementare Chivasso-Casale; e posso assicurarla che, avendo a cuore i giusti desiderii e gli interessi di coteste provincie, farò il possibile per assecondarli.

« Ad un tale scopo, frattanto, ho disposto perchè da codesto ingegnere-capo del Genio civile, che ne è incaricato, si spingano con energia gli studii definitivi della suddetta linea, e specialmente del tronco Chivasso-Po, per poterne al più presto intraprendere i lavori. E similmente ho ordinato che si facciano pratiche colle Provincie di Torino, di Alessandria e di Novara, riguardo alla costruzione a doppio uso del ponte sul Po.

« Nè mancherò poi di tenere nel debito conto le di lei osservazioni e di valermi all'uopo delle disposizioni sancite colla nuova legge ultimamente votata dal Parlamento, facendo tutti quegli altri provvedimenti che risulteranno più adatti a raggiungere lo scopo.

« Pel raddoppiamento infine del binario fra Torino e Chivasso, non si ometterà di provvedere in tempo, in rapporto al traffico attuale su quel tronco ed all'aumento che presumibilmente si verificherà coll'apertura delle due nuove linee Ivrea-Aosta e Chivasso-Casale.

« Mi creda, con distinta stima e con ringraziamenti per la sua benevola lettera,

« *Affez.mo collega*
A. Baccarini ».

E queste promesse (dice la *Gazzetta Piemontese*) ebbero

già un principio di esecuzione, essendo stati dati gli ordini per la pronta formazione degli studii definitivi.

Ferrovia Moretta-Saluzzo. — La Deputazione provinciale di Torino, nell'adunanza del 20 luglio p. p, « concordando pienamente nell'avviso espresso dal Ministero dei lavori pubblici con sua nota 10 corrente, n. 31834[2076, deliberò di proporre al Consiglio provinciale la rinuncia alla costruzione della ferrovia Moretta-Saluzzo, e la conseguente revoca del relativo sussidio, supplendo agli interessi di quelle popolazioni le linee di *tramways* già in esercizio, Moretta-Saluzzo e Saluzzo-Cuneo, e confidando che con tale rinuncia si possa più facilmente ottenere l'appoggio governativo per le ferrovie Chivasso-Casale e Santhià-Borgomanero ».

Ferrovia di Superga. — La *Gazzetta Piemontese*, del 27 luglio, scrive:

Si era lieti di sapere che nuove istanze venivano dirette al Ministero dei lavori pubblici da parte del nostro Municipio, della Camera di commercio, della Società promotrice e del Comitato esecutivo della Esposizione allo scopo di sollecitare l'effettuazione in tempo utile della ferrovia di Superga, cioè qualche tempo prima dell'apertura della Esposizione.

Ora ci perviene altra buona notizia in proposito. L'onorevole ministro Baccarini, con una sua nota del 20 corr., invita il Municipio di Torino a voler fornire le opportune assicurazioni circa il collegamento del tronco ferroviario Sassi-Superga colla città, onde eliminare il difetto d'isolamento di questo tronco, che aveva per avventura dato luogo al voto negativo del Consiglio superiore intorno al carattere d'interesse commerciale di quella ferrovia.

Siccome era nell'intenzione della Società torinese subconcessionaria di eseguire il detto collegamento, il che formava appunto una delle condizioni del suo contratto col Municipio; e d'altra parte, avendo il Consiglio comunale, coll'art. 6° dei preliminari di Convenzione, *approvato anche il concorso sino alla concorrenza di L. 23 mila nelle spese necessarie per fare ed avere il raccordamento tra la ferrovia funicolare ed un punto centrale della città*, perciò è a credere che si soddisfaccia prontamente la richiesta del Ministro, che dimostra nuovamente il massimo interessamento al successo della ferrovia. (V. le *Nostre Informazioni*).

Ferrovie dell'Alta Italia. — La Direzione dell'esercizio ha pubblicato quanto segue:

A datare dai giorni infraindicati, verrà attuato un nuovo servizio diretto Italo-Belga-Inglese per viaggiatori e bagagli, via Chiasso-Gottardo, al quale parteciperanno le seguenti Stazioni:

delle ferrovie dell'Alta Italia. — Bologna, Firenze, Genova P. P., Milano Cent., Torino P. N., Venezia e Verona P. V.

delle Ferrovie Belghe ed Inglesi. — Anversa, Bruges, Bruxelles, Gand, Liegi, Louvain, Malines, Namur, Ostenda, Tournai, Londra (via Anversa-Harwich) e Londra (via Ostenda-Dover).

L'attuazione del detto servizio diretto avrà luogo;

il 1° agosto dalla Stazione di Milano;

l'11 detto dalle altre Stazioni.

I biglietti, che ciascuna delle nominate Stazioni delle Ferrovie dell'Alta Italia sarà autorizzata a distribuire per quelle Belghe e per Londra, i relativi prezzi, nonchè le quote da pagarsi in oro per la percorrenza estera, risultano da appositi quadri affissi agli sportelli di distribuzione.

Tanto sulle linee di questa rete, quanto su quelle estere, i biglietti valgono per tutti i treni aventi vetture della relativa classe.

I biglietti hanno una validità di giorni 10, se per destinazioni Belghe, e di 17, se per Londra, decorrendi dalla data della loro distribuzione; e danno diritto ai portatori di fermarsi in Stazioni intermedie.

I viaggiatori muniti di biglietti per Londra, via Ostenda-Dover, possono, a loro scelta, discendere a Londra nelle Stazioni di Charing-Cross, di Cannon-Street, di Victoria, di Ludgate Hill o di Holborn. — I portatori di biglietti per Londra, via Anversa-Harwich, devono invece discendere alla Stazione di Liverpool-street.

I ragazzi di età inferiore ai tre anni, accompagnati da persona adulta, sono trasportati gratuitamente, purchè non occupino un posto; quelli di età superiore sono trasportati con biglietto da ferrovia a ferrovia, secondo le condizioni per essi vigenti su ciascuna.

Sui biglietti sono stampate, oltre alla via da eseguirsi, anche le speciali norme e condizioni che ne regolano l'uso.

Pel percorso su queste ferrovie non è concessa veruna franchigia di bagaglio; quindi, eccettuato quello a mano, purchè nei limiti di peso e dimensione consentiti dalle tariffe in vigore, tutto il bagaglio dovrà essere registrato e tassato per l'intiero peso.

Per la percorrenza sulle ferrovie oltre Chiasso, è invece accordata una franchigia di 25 chilogrammi di bagaglio per ogni biglietto presentato all'atto della registrazione.

Non è ammessa per bagaglio veruna dichiarazione di valore. Il viaggiatore, che volesse assicurare il suo bagaglio, deve spedirlo da ferrovia a ferrovia.

I viaggiatori devono assistere in persona alla visita doganale dei bagagli, e sono esclusivamente responsabili delle conseguenze della inosservanza di tale prescrizione.

— La suddetta Direzione ha pure annunciato che, in seguito ad accordi presi colle Amministrazioni interessate, il Consiglio di amministrazione rende noto che, a cominciare dal 1° agosto, viene attuato un nuovo viaggio circolare italo-svizzero, col seguente itinerario ed ai prezzi qui appresso indicati:

Viaggio N. 1. Itinerario: Milano, Como, Chiasso, Lugano, Bellinzona, Locarno, Arona (Lago Maggiore), Milano o viceversa.

Validità giorni 10. Prezzi: 1ª classe L. 24 15, 2ª classe L. 18 45, delle quali in valuta metallica L 8 per la 1ª classe e L. 5 per la 2ª classe.

La vendita dei biglietti avrà luogo in tutte le Stazioni di questa rete nominate nell'itinerario e presso l' Agenzia di città in Milano, nonchè nelle Stazioni della ferrovia del Gottardo e sui battelli del Lago Maggiore.

Potranno inoltre distribuire biglietti pel nuovo viaggio le altre Stazioni intermedie dell'itinerario, sempreché i viaggiatori ne facciano richiesta almeno 24 ore prima della loro partenza, e ne depositino il prezzo relativo.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie austriache. — La *Politische Correspondenz* ci fa conoscere il risultato dell'aggiudicazione della costruzione della linea trasversale galliziana. Essa rimase al gruppo composto dai signori Schwarz, A. Kunner, E. Gross, e dalla Casa vedova Lövenfeld e figli. Questo gruppo si è impegnato a costruire completamente le sezioni Saybusch-Neusandee, Grybow-Zagorz, e Stanislau-Husiatyn, mediante la somma di 20,984,000 fiorini. Se il Governo si decidesse a sostituire i ponti in ferro con ponti in legno, questo prezzo sarebbe ridotto a fior. 20,284,000. Quanto al tronco Zagorzany-Gorlice, il gruppo lo costruirà mediante la somma di florini 110,000. La ferrovia sarebbe compiuta pel 31 ottobre 1884.

Ferrovie tedesche. — Il 23 luglio p. p. è avvenuto un fatto interessante a Colonia. È partito dalla Stazione di questa città un treno, ornato di bandiere e carico di carbone destinato all'Italia. È questo il primo invio di prodotti delle miniere renane e westfaliane che passa il Gottardo.

— Una Compagnia Belga ha chiesto al Governo Meklemburghese l'autorizzazione della costruzione di una ferrovia in linea retta dalla Stazione di Neu-Strelitz, della ferrovia del Nord berlinese, per Wahren-Süstrow e Rostock, a Warnemünde, l'avamporto di Rostock. Si calcola che questa ferrovia avrà uno sviluppo da 48 ad 88 chilom. Essa permetterebbe di giungere in 12 o 13 ore da Berlino

a Copenaghen, comprendendovi un tragitto per mare di 2 o 3 ore per giungere da Warnemünde a Gudsee, località situata all'estremità meridionale dell'isola danese di Falster.

Ferrovie rumene. — Il Governo ha stabilito il primo bilancio delle ferrovie riunite, comprese le linee Roman-Verciosova. I prodotti sono calcolati in fr. 20,203,817, e le spese in fr. 14,280,196. L'eccedenza presunta ascenderebbe quindi a fr. 5,914.621.

Ferrovie in Svezia e Norvegia. — Si ha da Cristiania, 26 luglio, che il re ha inaugurata solennemente la linea della strada ferrata da Drantheim a Sundswall, che mette in diretta comunicazione il mare del Nord col golfo di Rathnia.

Ferrovie russe. — Annunciasi che la questione delle ferrovie Siberiane non tarderà ad essere definitivamente risolta. Si costruirebbe una linea, che andrebbe da Jelabuga, nel Governo di Wjatka, per Nischni Taglisk a Tjemen. Un'altra linea partirebbe egualmente da Jelabuga per metter capo a Kasan da una parte, ed a Nischni-Nowgorod dall'altra.

Ferrovie dell'Argentina - Lo *Standard* di Buenos Ayres, parlando della Repubblica Argentina, dice che l'ultimo progetto del governatore Rocha dimostra profonda cognizione della principale necessità della vasta provincia di Buenos Ayres, quella cioè di aumentare le vie di comunicazione mediante estese linee ferroviarie.

Il recente progetto di legge presentato dal signor Rocha ha per oggetto di contrarre un nuovo prestito per prolungare di circa 300 miglia la ferrovia Occidentale e le sue diramazioni. Nulla di più assennato, dal punto di vista finanziario, economico, di quel proposto prolungamento. La progettata linea, presentando l'importante cifra di 30 mila dollari il miglio, costerà soltanto 9 milioni. La attuale ferrovia dà il 9 1|2 per cento, offrendo così, quale sicurtà pel prestito, i profitti di questa linea, come pur quelle da da costruirsi; la proprietà, che garantirà il nuovo debito, equivarrà al 50 per cento di più dell'intiero ammontare del nuovo prestito, che può facilmente essere estinto in 12 anni, oltre concedere al Governo di far uso di un considerevole soprappiù, giacchè la ferrovia Occidentale dà ora quasi 1 milione di dollari d'annuo profitto.

Notizie Diverse

Acquario in Roma. — In virtù della Convenzione stipulata tra il signor Garganico ed il Municipio di Roma, sorgerà nella piazza Manfredo Fanti sull'Esquilino, un *Acquarium* con annessa Scuola di pescicoltura.

Chi ha veduto il disegno di questi edificii dice che l'Acquario è di pianta elittica, con l'asse maggiore di circa 40 metri: s'eleva sopra un basamento a scogliera, ed è, all'esterno, d'ordine ionico, a pilastri, con barre rustiche. L'ingresso principale è decorato da colonne e da nicchie, alla maniera di un gran Ninfeo.

All'interno, la sala elittica è coperta a vôlta, con lucernario nel centro: l'architettura è d'ordine corinzio, e tra gli intercolunnii s'aprono ventiquattro acquarii: sopra di questi gira una galleria con sale per trattenimento. Tutto l'edificio poi è di stile greco-romano, e ricorda i migliori momenti dell'epoca classica.

Anche la casa per uso della Scuola di pescicoltura è di stile romano, ed ha un portico dorico. Queste costruzioni sorgeranno, entrambe, tra i ruderi dell'aggere di Servio Tullio, e tra i laghi, le aiuole e le piscine.

I disegni delle opere sono dell'architetto romano Ettore Bernich, non nuovo nell'arte; giacchè, è appena un anno, sui suoi disegni fu eseguito il monumento, eretto nella città di San Salvador, in onore del generale Morozon, già presidente di quella Repubblica.

Il Bernich si distinse pure tra i concorrenti pel monumento a Vittorio Emanuele II, con un Arco quadrifronte; ed ora ha altresì compiuto il progetto per la nuova cattedrale di S. Salvador, opera che ha incontrato assai favore.

Lavori edilizii a Genova. — Leggesi nel *Corr. Merc.* del 28 luglio:

La Commissione edilizia, radunatasi l'altro ieri a Palazzo Tursi, ebbe ad occuparsi di un progetto, che le venne sottoposto, studiato dall'Ufficio municipale dei lavori pubblici, col quale si avrebbe la continuazione della via di circonvallazione a mare sino alla spianata del Bisagno, passando in galleria sotto il colle di Carignano. La spesa non sarebbe che di poco più di un milione, e la esecuzione da potersi compiere in tempo relativamente breve.

La sullodata Commissione, a quanto si conosce, avrebbe pienamente approvato un tale progetto, il quale, a suo avviso, avrebbe il grande vantaggio di liberare via Giulia da molto ingombro, potendo avviare la circolazione dei carriaggi ed anche in parte delle vetture per questa nuova arteria, molto piana e molta comoda. Inoltre la larghezza della stessa permettendovi l'impianto dei *tramways*, anche la circolazione di molti *omnibus* si potrebbe togliere da via Giulia.

Insieme coll'esecuzione di quest'opera, cadrebbe quella dell'abbattimento delle fronti basse di fortificazione del Bisagno, pel quale progetto omai pare sia intervenuto accordo tra il Municipio ed il Genio militare, il quale, rinunciando alla sua idea della costruzione di un fosso-cortina lungo la fronte abbattuta, si contenterebbe della costruzione di un muro, dell'altezza di cinque metri, sulla sponda destra del torrente Bisagno, il letto dello stesso potendo fare, in ogni occasione, l'ufficio del fosso-cortina prima richiesto.

Porto di Livorno. — Si ha da Livorno, 27 luglio:

Ieri l'altro, l'onor. Baccarini, ministro dei lavori pubblici, riceveva in Montecatini i signori comm. Bernardo Fabbricotti, cav. Piero Donnini, cav. Ottorino Giera e prof. Gaetano Rella, i quali, a nome delle rappresentanze locali, eransi recati colà per manifestargli il loro voto sulla questione dei bacini di carenaggio.

L'on. Ministro si mostrò disposto a secondare quel voto ed a provvedere affinchè presso il porto di Livorno venga costruito un nuovo bacino, abbandonandosi definitivamente il progetto relativo al prolungamento del bacino esistente. Una speciale Commissione sarebbe incaricata di studiare e di proporre il riordinamento completo del porto stesso.

Opere idrauliche. — La *Gazz. Uff.* del 24 luglio p. p. ha pubblicato il R. Decreto del 5 mese stesso, con cui è sanzionata e promulgata la legge, votata dal Parlamento, che dichiara opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria, nelle provincie di Aquila, Bologna, Como, Cremona, Grosseto, Firenze, Ferrara, Modena, Mantova, Lucca, Parma, Pavia, Perugia, Pisa, Ravenna, Reggio Emilia, Roma, Rovigo, Sondrio, Treviso, Udine, Venezia e Vicenza, quelle descritte nelle annesse tabelle *A* e *B*, colla decorrenza dal 1° gennaio 1882.

Stabilimenti meccanici dei Granili e di Pietrarsa. — La *Gazz. Uff.* del 27 luglio p. p. ha pubblicato il R. Decreto del 2 mese stesso, con cui è sanzionata e promulgata la legge, votata dal Parlamento, per l'acquisto dello Stabilimento dei Granili e per la retrocessione allo Stato di quello di Pietrarsa: legge che fu già da noi riferita all'epoca della discussione parlamentare.

La vettura Bollée. — Leggesi nel *Giorn. di Udine*, a proposito dell'annunciato sequestro della vettura Bollée:

« *Preg.mo signor Redattore*,

« Lette le informazioni nel pregiato di lei giornale d'oggi in merito alla vettura Bollée, onde il pubblico sia esattamente informato, la pregherei dare un posticino alla seguente rettifica:

« La vettura Bollée non fu mai sequestrata per motivi di sicurezza pubblica, e non fu mai fatto nessun reclamo contro di essa; anzi il verbale della Commissione governativa alle prove fatte fu *favorevolissimo*.

« Il difficile era l'accordarsi sui Capitoli d'oneri; ma ieri fu ultimata e firmata una formale Convenzione, alla R. Prefettura, in merito al *disciplinare* che regolerà l'esercizio.

« Fra giorni arriveranno da Berlino altre due vetture, e subito darò principio alle corse Udine-Cividale — poi Udine-Palma.

« Mi procurerò il piacere d'informarla del giorno che principierà l'esercizio; ed intanto, ringraziandola, mi creda

» Udine, 27 luglio 1882.

« *Suo dev.* GIACOMO FERUGLIO. »

Società industriali ed istituti di credito — Con R. Decreto del 1° giugno scorso (*Gazz. Uff.* del 27 luglio p. p.); la Società anonima per azioni nominative, sedente in Biella, col titolo di *Società per la condotta d'acqua potabile in Biella*, col capitale nominale di L. 300,000, diviso in 1,200 Azioni da L. 250 ciascuna, e colla durata di 50 anni decorrendi dalla data del presente decreto, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto.

— Con altro R. Decreto del 19 detto mese (*Gazz. Uff.* suddetta), la Società anonima per azioni nominative, sedente in Venezia col titolo di *Vetreria Veneziana in Murano*. col capitale nominale di L. 700,000, diviso in 56 Azioni da L. 12,500 ciascuna, e colla durata d'anni 25 dalla data del presente decreto, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto.

— Con altro R. Decreto della stessa data (*Gazz. Uff.* del 28), la Società anonima per azioni al portatore, sedente in Torino col titolo di *Fabbrica di Alcool o Setificio in Savigliano*, col capitale nominale di L. 2,000,000 diviso in 4000 Azioni da L. 500 ciascuna, e colla durata di anni 30 dalla data del presente decreto, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto con modificazioni.

Onorificenze. — Su proposta del Ministro dei lavori pubblici, sono state conferite le seguenti onorificenze nell'Ordine della Corona d'Italia:

Commendatori. Benazzo cav. Enrico, vice-presidente del Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie Alta Italia.
Brizio cav. Giuseppe, ispettore del Genio civile.
Spadon cav. Ottavio, id. id.
Milesi cav. Sereno, id. id.
Schioppo cav. Vincenzo, id. id.
Antonelli cav. Francesco, ingegnere capo del Genio civile a riposo.

Ufficiali. Calvori cav Icilio, segretario del Consiglio di amministrazione delle Ferrovie Alta Italia.
Bozzi cav. Alessandro, ingegnere-capo nelle Ferrovie Alta Italia.
Cornetti cav. ing. Fortunato, capo-divisione ff. di ingegnere-capo delle Ferrovie Alta Italia.
Galli cav. Enrico, ispettore capo-sezione nelle Ferrovie Romane.
Manara cav. Enrico, ispettore del Genio civile.
Romoli cav. Giacomo, ingegnere-capo di 1ª classe del Genio civile.
Marone cav. Giovacchino, id. id.
Valle cav. Paolo, id. id.
Zotti cav. Antonio, id. id.

Cavalieri. De Casa ing. Stefano, sotto-commissario nelle Ferrovie.
Barone ing. Sebastiano, ingegnere di manutenzione nelle Ferrovie.
Barbiano di Belgioioso Ariberto, segretario del Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie Alta Italia.
Ghiliani Carlo, cassiere centrale delle Ferrovie Alta Italia.
Rossi Francesco, ispettore principale dei telegrafi nelle Ferrovie Alta Italia.
Foresti Giovanni, capo-sezione nelle Ferrovie Alta Italia.
Molinari ing Luigi, id. id.
Bianco ing. Luigi, id. id.
Castigliano ing. Alberto, id. id.
Tomati ing. Pietro, id. id.
Castelli barone ing. Giovan Galeazzo, id. id.
Sala ing. Giovanni, id. id.
Ferrari ing. Giovanni, id. id.
Malagoli ing. Amilcare, id. id.
Pastori ing. Lorenzo, id. id.
Borchetta ing. Giuseppe, id. id.

Onorificenza a Morse a Roma. — Aderendo al desiderio manifestato dal comm. Edoardo D'Amico, Direttore generale dei telegrafi, la Giunta municipale di Roma ha ordinato che sia collocata una lapide commemorativa sulla casa in via dei Prefetti, n. 17, abitata negli anni 1330-31 dall'illustre scienziato americano Samuele Morse. Ecco il testo dell'iscrizione:

« S. P. Q. R. — Questa casa abitò — dal 20 febbraio
» 1830 — al 5 gennaio 1831 — Samuele Finley Breese
» Morse — inventore del telegrafo elettro-magnetico scri-
» vente — nato a Charlestown il 2 aprile 1791 — morto a
» New-York il 22 aprile 1872 ».

Tarda, ma ben meritata onorificenza!

Tariffa telegrafica interna. — La *Gazz. Uff.* del 25 dett mese ha pubblicato il R. Decreto del 5 mese stesso, con cui è sanzionata e promulgata la legge, votata dal Parlamento, che approva la nuova tariffa telegrafica interna: legge che fu già da noi riferita all'epoca della discussione parlamentare.

Telegrafia sottomarina. — La *Gazz. Uff.* del 22 luglio ha pubblicato il R. Decreto del 5 mese stesso, con cui è sanzionata e promulgata la legge, votata dal Parlamento, che approva la Convenzione (già da noi riferita) fra il Ministero dei lavori pubblici e la Compagnia *Eastern Telegraph*, per la immersione e manutenzione di un cordone elettrico sottomarino fra le isole di Lipari e di Salina.

Ufficii telegrafici. — Il 20 luglio p. p. in Longiano (provincia di Forlì), ed il 23 in Bormio Bagni Nuovi (provincia di Sondrio), è stato aperto un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno; il giorno 21 è stato attivato lo stesso servizio nella Stazione ferroviaria di Castiglione di Teverina (provincia di Roma), ed il 27 nella Stazione di Momo (provincia di Novara).

Telegrafia internazionale. — L'Uffizio internazionale di Berna annuncia che l'Amministrazione egiziana temporaneamente ammette i telegrammi privati scritti soltanto in linguaggio chiaro, e purchè compilati in lingua francese, italiana, araba o turca in lettere latine.

Ciò non è applicabile ai telegrammi per Alessandria, istradati per le vie sottomarine di Malta, Zante e Costantinopoli-Latachia-Larnaca.

— In seguito ad avviso dello stesso Ufficio internazionale, si fa noto che, essendo stata provvisoriamente stabilita una comunicazione diretta tra Hong-Kong e Shanghai, i telegrammi per quest'ultima destinazione e per gli Ufficii interni chinesi riprendono il loro istradamento normale della via Turchia; quelli per Amoy continuano ad essere spediti da Hong-Kong coi migliori mezzi, senza cambiamento di tassa.

Telegrafo e telefono militari. — I preparativi fatti dagli elettricisti dell'esercito inglese per entrare in campagna sono considerevoli. L'*Electrician* di Londra dice che non si sono imbarcati meno di 10,000 pali telegrafici; questi pali sono costruiti solidamente, ma di poco diametro.

Essi sono dipinti con anelli concentrici, alternativamente bianchi e neri, e terminano in punte di ferro, in maniera che si possano infiggere in terra.

La quantità del filo, che trasporta la spedizione, è grande; ci sono per lo meno 250 rotoli, ciascuno di una lunghezza d'un miglio.

Nelle ultime manovre del Campo di Wombledon, il telefono militare è stato oggetto d'una quantità di esperienze, e lo si è impiegato ad un servizio d'un'attività incredibile.

Il *Daily News* riferisce che i telegrafisti del 24° reggimento volontarii (Middlesex) non telefonarono meno di 210,000 parole nei 5 giorni che durarono quelle manovre.

Il servizio funzionò in una maniera così maravigliosa, che non ci fu il più piccolo lagno risultante da errore,

Luce elettrica. — Sabato fu firmato a Milano il contratto, col quale il *Teatro di Santa Radegonda* è stato acquistato dalla Società per l'illuminazione elettrica, la quale fa conto d'impiantarvi i generatori e gli apparecchi di distribuzione.

Si attiveranno subito i lavori per una Stazione centrale, capace di alimentare 16 mila lampade-Edison pei soli usi privati — essendo il Comune impegnato con la Società del gas fino al 1910 —, e già buon numero di dette lampade furono prenotate.

Il prof. Colombo partirà tra brevi giorni per Nuova York appunto per questa grande installazione, la quale dovrà essere in attività — almeno in parte — per il prossimo venturo mese di dicembre, attesi gl'impegni assunti dalla Società coi teatri della *Scala* e *Manzoni*.

Per l'illuminazione elettrica di Udine, si utilizza, come propose l'ingegnere-capo municipale, la forza sviluppata dalle cadute del Ledra poste sul perimetro occidentale della città: forza che venne portata a 428 cavalli-vapore, e che riducesi a 278 cavalli-vapore mediante opportune motrici idrauliche. Con questa forza si alimenteranno 490 lampade, ciascuna del potere illuminante di 16 candele per l'illuminazione pubblica, e 3,200 lampade da 10 candele per l'illuminazione privata.

Prosciugamento del Zuydersee. — Il prosciugamento della parte sud del golfo dello Zuydersee (Olanda) può essere considerato come finito. Ora si sta costruendo, al limite della parte asciugata, una diga scavata nella sabbia, rivestita di cemento. Questa diga, d'una lunghezza di 39 chilometri, avrà il suo livello di 2 metri e 10 centim al di sopra delle più forti acque del golfo. I lavori necessarii per questa diga dureranno da sette a dieci anni.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nella scorsa settimana, i valori ferroviarii, ad eccezione delle Azioni della Società delle Meridionali, che vennero negoziate a 459.50 a principio ed a 456 per ultimo, tutti gli altri non ebbero che prezzi nominali. Le Obbligazioni relative vennero quotate a 277; i Boni a 537. Le Palermo-Trapani, segnate a 277 quelle di prima emissione, ed a 271 le altre di seconda emissione. Le Pontebbane invariate sul 426.50. Così si procedette per le Sarde, serie A, a 271; la serie B a 269; la nuova serie a 271. Le Azioni delle Ferrovie Romane, affatto abbandonate sul prezzo di 124.

A Parigi, le Azioni Lombarde si tennero stazionarie e fredde sul 290; anche più fredde le Obbligazioni tra il 280.50 al 279.50. Le Vittorio Emanuele, meglio trattate, ebbero il prezzo di 281 a 288. Le Azioni delle Ferrovie Romane perdettero nuovo terreno, e si ridussero da 120 a 150. Pesa sempre sopra esse la sentenza della Corte di cassazione di Firenze, la quale, ammettendo i reclami dei portatori delle Azioni privilegiate, viene con ciò a mutare le condizioni della liquidazione. Conseguenza di questa sentenza è stata che le Azioni trentennarie privilegiate salirono alla Borsa di Parigi, nei giorni scorsi, da 381.25 a 500 franchi, dopo aver toccato per un momento la cifra di 600.

CONVOCAZIONI.

Società Vetraria Veneto-Trentina in Milano — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 24 corr. in Milano (via Montebello, 27), per la relazione del Consiglio d'amministrazione e dei revisori sull'esercizio dal 1° luglio 1881 al 30 giugno 1882, per approvazione del bilancio e relativo dividendo, per la nomina di consiglieri e revisori, e per la estrazione di 33 Obbligazioni.

PAGAMENTI e DIVIDENDI.

Strada ferrata di Pinerolo — Dal 28 luglio p. p. presso la Ditta G. Malau e C. in Torino (via Cavour, 16) si paga agli azionisti il riparto semestrale in L. 10.50 per antiche Azioni Torino-Pinerolo, ed in L. 11 quello annuale per le Azioni di godimento.

Avvisi d'Asta

Il 7 corr., presso la Prefettura di Treviso, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della quinquennale manutenzione delle opere murali di difesa nel tronco superiore del fiume-torrente Piave, per la presunta annua somma di L. 9,680. Deposito interinale L. 2,500, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Il 9 detto mese, presso la Prefettura di Roma, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di m. 55 di muro di sponda da sostituirsi alla palafitta in legname, sotto lo scalo ferroviario nel porto-canale di Fiumicino, per il presunto importo di L. 28,615. Deposito interinale L. 1,500, cauzione definitiva L. 3,000 in numerario o rendita D. P.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Verona, si accettano le offerte di ribasso non inferiore al ventesimo, per l'appalto della costruzione di un magazzino da polveri nel Serraglio presso Mantova, per l'importo di L. 60,000. Lavori da eseguire entro 180 giorni. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Udine, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della costruzione del ponte in muratura sul torrente Cormor e relativa strada d'accesso, sulla strada Udine-San Daniele, sul prezzo di L. 63,900, così ridotto pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 10 detto mese, presso il Municipio di Selva (prov. di Belluno), si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione della strada comunale Selva-Caprile, in diminuzione dell'importo di L. 76,071.44, così ridotto pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— L'11 detto mese, presso il Municipio di Bari, si terrà un'asta per l'appalto della manutenzione della estramurale e di tutte le altre strade inghiaiate della città, per l'annuo canone di L. 30,167.43. Manutenzione per anni 8 dalla consegna. Deposito interinale L. 3,000, cauzione definitiva eguale a mezza annata del canone deliberato, in numerario, biglietti di B. N., o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Terni, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della fornitura di chilog. 80,000 di ferro in verga sagomato, per il complessivo importo di L. 48,000. Consegna entro 40 giorni. Deposito cauzionale L. 4,800 in contanti o rendita D. P.

— Il 14 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Cosenza, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della costruzione del tronco di strada provinciale, compreso fra Sant'Agata d'Esaro e la Sella di Massapollo, della lunghezza di m. 5,053.70, per la presunta annua somma di L. 272,680. Lavori da eseguire entro due anni dalla consegna. Deposito interinale L. 15,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, in numerario o rendita D. P.

— Il 16 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Terni, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto per la fornitura di 40,009 aste da casse di fucili (mod. 1870) non lisciviate, per il complessivo importo di L. 122,000. Consegna entro 120 giorni. Deposito cauzionale L. 13,200 in contanti o rendita D. P.

Appalti deliberati.

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto, per conto del Municipio di Roma, la costruzione della grande tettoia metallica per la Serra del Palazzo dell'Esposizione di Belle Arti in Roma.

G. PASTORI *Direttore-proprietario, responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

PRODOTTI APPROSSIMATIVI MENSILI

di giugno 1882
e confronto coi definitivi di giugno 1881.

	1882	1881	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio	3.571	3.571	»	—
Media in esercizio	3.571	3.567	4	—
Viaggiatori	3,222,055.78	3,494,703.97	»	272,648.19
Bagagli e cani	141,485.07	140,043.67	1,441.40	—
Merci a grande velocità	1,088,325.40	1,173,764.73	»	85,439.33
Merci a piccola velocità	4,701,982.92	4,458,786.62	243,196.30	—
Totale dei prodotti ferroviari	9,153,849.17	9,267,298.99	»	113,449.82
Navigazione sul lago di Garda	11,892.95	11,717.15	175.80	—
Totale del mese	9,165,742.12	9,279,016.14	»	113,274.02
PRODOTTI *dal* 1° *gennaio al* 30 *giugno.*				
Viaggiatori	19,372,593.63	18,964,987.04	407,606.59	—
Bagagli e cani	855,271.08	834,173.93	21,097.15	—
Merci a grande velocità	5,121,828.80	5,053,759.21	68,069.59	—
Merci a piccola velocità	28,580,131.51	26,573,484.62	2,006,646.89	—
Totale dei prodotti ferroviari	53,929,825.02	51,426,404.80	2,503,420.22	—
Navigazione sul lago di Garda	56,539.55	55,730.50	809.05	—
Totali dal 1° gennaio	53,986,364.57	51,482,135.30	2,504,229.27	—

PRODOTTI *per chilometro* (*esclusa la navigazione*)

	1882	1881	DIFFERENZA in confronto col 1881	Per cento
Prodotti del mese di giugno	2,563.39	2,595.16	— 31.77	+ 1.22
Prodotti totali	15,102.16	14,417.27	— 684.99	+ 4.75

Strade Ferrate Meridionali

26ª Settimana. — *Dal* 25 *giugno al* 1° *luglio* 1882.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1882	1,564.—	454,206.78	290.41
Settimana corrisp. nel 1881.	1,446.—	430,179.10	297.50
Differenze nei prodotti della settimana 1882.	+118.—	+ 24,027.68	— 7,09
Introiti dal 1° gennaio 1882	1,522.14	11,500,030.29	7,555 17
Introiti corrisp. nel 1881	1,446.—	11,828,711.59	8,180 30
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1882	+ 76.14	— 328,681.30	— 625.13
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1882.	1,338.—	172,201.90	128.70
Settimana corrisp. nel 1881.	1,307.—	161,650.35	123 68
Differenze nei prodotti della settimana 1882	+ 31.—	+ 10,551.55	+ 5.02
Introiti dal 1° gennaio 1882.	1,338.—	5,704,949.70	4,263.79
Introiti corrisp. nel 1881	1,283.98	5,591,817.44	4,355.07
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1882	+ 54.02	+ 113,132.26	— 91.28

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di maggio 1882
(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	30,279,52	11,474,65	8,574,83
Piccola Velocità	8,930,89	542,31	4,625,39
Totali	39,210,41	12,016.96	13,200,22

Strade Ferrate Romane

16ª Settimana — *Dal* 23 *al* 29 *aprile* 1882
(colla deduzione dell'Imposta Governativa).

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana.	1,681	620,234.27	19,239.01
Settimana corrisp. del 1881.	1,681	681,630.63	21,143.46
Differenza in più	—	—	—
Differenza in meno	—	61,396.36	1,904.45
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 29 aprile 1882.	1,681	10,087,266.15	18,405.67
Periodo corr. 1881	1,681	10,431,239.98	19,033.30
Aumento	—	—	—
Diminuzione	—	343,973.83	627.63

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti del mese di dicembre 1881.
(depurati dalle tasse governative).

QUALITA' DEI TRASPORTI	LINEA VICENZA-SCHIO Importo	LINEA TREVISO-VICENZA e PADOVA-BASS. Importo	LINEA CONEGLIANO-VITTORIO Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori	9,319.09	32,327.74	3,791.01	45,437.84
Bagagli e cani	109.76	535.22	78.94	723.92
Merci a grande vel.	1,069.45	5,006.78	2,077.25	8,153.48
Merci a piccola vel.	10,914.96	31,205.73	2,726.30	44,846.99
Introiti diversi	533.58	1,020.07	381.58	1,935.23
Totale	21,946.84	70,095.54	9,055 08	101,097.46

ANNUNZI

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE

STRADE FERRATE MERIDIONALI

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali, in vista del numero ognora crescente delle domande d'impiego che giornalmente pervengono ai propri Ufficii e del lavoro non lieve che arreca agli Ufficii stessi il carteggio relativo a tali domande; considerando d'altra parte che il numero degli aspiranti alle diverse categorie d'impieghi, presentemente inscritti in appositi Elenchi, è sin d'ora più che sufficiente a provvedere per lungo tempo agli eventuali bisogni del servizio, ha deliberato quanto segue:

1° A datare dal 1° agosto 1882 e durante sei mesi almeno non sarà dato alcun riscontro alle domande tendenti ad ottenere un collocamento nel personale d'ordine o di fatica, che saranno trasmesse alla Direzione Generale od agli Ufficii dipendenti. Saranno quindi sen'altro respinti ai petenti per mezzo della Posta, i documenti che fossero per avventura allegati alle domande suddette e ciò senza responsabilità di quest'Amministrazione in caso di perdita o disguido.

2° Nessun riscontro sarà dato alle domande di ammissione agli esami da tenersi per posti nel personale Amministrativo, quando le domande stesse non siano corredate dai sottoindicati documenti;

a) Fede di nascita, dalla quale risulti che l'aspirante ha compiuto il 18°, e non oltrepassato il 25° anno di età, se non ha fatto il militare, ed il 35° anno se proveniente dal R. Esercito, come inscritto alla 1ª e 2ª categoria.

b) Fede penale netta rilasciata in data recente dal Tribunale che ha giurisdizione sul luogo di nascita;

c) Certificato di moralità rilasciato dal Sindaco del luogo di domicilio dell'aspirante;

d) Certificato medico di robusta costituzione fisica, apprezzato sulle norme del regolamento di leva e vidimato dal Sindaco,

e) Congedo militare o certificato di esenzione dalla leva per motivi di famiglia quando abbia raggiunto l'età prescritta per la leva;

f) Certificato degli studii fatti e degli impieghi eventualmente avuti.

Mancando uno o più dei suddescritti documenti, quelli stati trasmessi saranno senz'altro respinti al petente sotto fascia a mezzo della posta, senza responsabilità, come già si disse, di questa Amministrazione in caso di smarrimento o di disguido.

3° Quando siano riconosciuti completi ed in tutto conformi alle prescrizioni regolamentari, i documenti trasmessi a corredo delle domande di ammissione ad esame, sarà presa nota in apposito Elenco delle domande stesse, ed i petenti verranno poi invitati, giusta l'ordine di iscrizione, agli eventuali esami che occorresse bandire.

4° Quando le domande d'ammissione ad esame inscritte in detto Elenco abbiano raggiunto un numero che possa ritenersi sufficiente per rispetto ai probabili e non lontani bisogni del Servizio, non si farà più luogo ad alcuna iscrizione e non sarà tenuto conto delle domande che venissero ulteriormente, respingendo ai petenti, per mezzo della posta e senza alcuna responsabilità come sopra, i documenti annessi alle domande medesime.

LA DIREZIONE GENERALE.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO
Vendita di Materiali fuori d'uso

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA, PISTOIA e SAMPIERDARENA:

ACCIAIO vecchio in guide e ritagli di guide	Chilogr.	93,700	circa
FERRO vecchio in pezzi grossi e piccoli e in guide e ritagli di guide .	»	3,737,400	»
GHISA vecchia da rifondere in oggetti diversi rotti	»	632,900	»
ROTTAMI d'acciaio e ferro in lingue o punte e cuori per crociamenti	»	2,200	»
TORNITURA e limatura d'acciaio	»	14,500	»
CASSETTE d'eccentrica, sistema Wild: N. 50, composte di ferro e ghisa	»	11,750	»
PIATTAFORMA da m. 12, sistema Südbahn composta di ferro, ghisa, acciaio e bronzo	»	21,580	»

LAMIERA di ferro inservibile, tornitura e limatura di ferro, zinco e bronzo da rifondere. — Quantità diverse.

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **16 agosto 1882.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 18 successivo alle ore 2 1/2 pom.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell'aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano le 500 tonnellate, sarà accordato per l'esportazione un giorno di più per ogni altre 50 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di GENOVA, BRESCIA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 27 luglio 1882.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

SOCIETÀ ANONIMA
PER LA VENDITA DI BENI DEL REGNO D'ITALIA

AVVISO.

Si fa noto al pubblico che oggi ebbe luogo, colle formalità prescritte dal regolamento approvato con R. decreto 29 marzo 1865, n. 2246, l'estrazione di una delle Serie delle obbligazioni demaniali di 2ª emissione, create con legge 2 luglio 1875, da rimborsarsi a cominciare dal 1° ottobre p. v., e che la Serie estratta porta il numero d'ordine 1.

Roma, 29 luglio 1882.

LA DIREZIONE.

TORINO, 1882
Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate.*

ANNO XV. Mercoledì 9 Agosto 1882. N. 32.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi ...... Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — Torino.

STRADE FERRATE ROMANE

RELAZIONE *della cessata Amministrazione sociale sul Bilancio consuntivo* 1881, *letta all'Assemblea generale del* 28 *giugno* 1882.

(Continuazione — Vedi N. 31).

II. — *Movimento e prodotto sulla rete sociale.*

L'aumento ottenuto nei prodotti lordi del traffico sulla rete sociale per l'anno 1881 è stato di lire 1,276,145.43; cioè di lire 789.21 per chilometro di linea esercitata, e di lire 0.19 per chilometro di treno percorso.

Infatti, nel 1880 si ebbe un prodotto lordo totale del traffico che ammontò a lire 30,064,827.81, mentre l'anno seguente esso salì alla maggior somma di L. 31,340,973.24; e quindi si ottennero le medie di lire 19,382.17 per chilometro lineare, e di L. 4.87 per chilometro-treno; mentre le rispettive cifre del 1880 furono di lire 18,592.96 per la prima media, di lire 4.68 per la seconda.

Come poi i prodotti si ripartano fra la rete italiana e quella romana, lo dimostra il prospetto che segue:

	Ammontare totale dei prodotti	Media chilometrica lineare	Media del chilom. treno
Per la rete italiana	23,026,266.28	17,712.51	4.69
Per la rete Romana	8,314,706.96	26,229.36	5.46
Per le reti riunite.	31,340,973.24	19,382.17	4.87

Riconosciuto come anche nell'anno 1881 i proventi del traffico abbiano avuto, in generale, un incremento sopra quelli del 1880, vedremo ora, raccogliendo in un quadro i dati emergenti dai bilanci dei due anni, quale è la parte di aumento che spetta ai diversi rami di trasporti eseguiti a grande ed a piccola velocità.

		1860	1881	Differenze nel 1881 in più	in meno
Viaggiatori	L.	15,083,142.46	15,936,324.46	853,182.—	»
Bagagli e Cani	»	755,393.83	770,419.39	15,025.56	»
G. V. { Merci	»	2,644,434.01	2,620,001.91	»	24,432.10
G. V. { Veicoli, Bestiami	»	377,589.92	426,163.42	48,573.50	»
P. V. { Merci	»	11,005,174.62	11,346,616.29	341,441.67	»
P. V. { Veicoli, Bestiami	»	73,218.93	90,378.12	17,159.19	»
Introiti diversi	»	125,874.04	151,069.65	25,195.61	»
Totale	L.	30,064,827.81	31,340,973.24	1,300,577.53	24,432.10
Detraendo dall'aumento la diminuzione di	L.			24,432.10	
Resta un aumento effettivo di	L.			1,276,145.43	

Dall'esame delle diverse cifre, che compongono la risultante cifra di aumento in lire 1,276,145.43, scorgesi che circa due terzi del maggior prodotto devesi al trasporto dei viaggiatori; che il trasporto delle merci a piccola velocità ne rappresenta un quarto; mentre i trasporti a grande velocità hanno dato un minor prodotto sulle merci, ed uno maggiore sui veicoli e sui bestiami.

Il confronto del numero dei viaggiatori per le diverse classi, tanto a prezzo intero che a ptezzo ridotto, trasportati nel 1880 e nel 1881, e le rispettive percorrenze, appare dai due annessi prospetti.

Il maggior prodotto di lire 853,182 ha la sua ragione nell'aumento di N° 255,936 viaggiatori trasportati, e nei chil. 20,316,333 percorsi in più nel 1881.

SPECIE DEI BIGLIETTI	Chilom.	QUANTITÀ 1880	1881	Aumento nel 1881
Prezzo intero *(a)*.....	1°	155,979	157,784	1,805
	2°	579,663	588,088	8,425
	3°	1,983,956	2,096,804	112,848
Prezzo ridotto *(b)*....	1°	21,865	22,644	779
	2°	62,518	62.748	230
	3°	84,299	107,776	23,477
Andata e ritorno......	1°	57,782	58,858	1,076
	2°	336,456	341,720	5,264
	3°	1,136,548	1,195,990	59,442
Militari ed altri per conto dello Stato....	1°	41,851	44,598	2,747
	2°	41,910	47,630	5,720
	3°	313,757	347,880	34,123
	N.	4,816,584	5,072.520	255,936

(a) Compresi i Senatori e Deputati.
(b) Ragazzi, impiegati governativi e ferroviarii, artisti drammatici, ecc.

SPECIE di BIGLIETTI	Classe	PERCORRENZA CHILOMETRICA 1880	1881	Differenza nel 1881 in più	in meno
Prezzo intero.	1°	25,801,334	26,152,890	351,556	»
	2°	49,209,821	51,081,393	1,871,572	»
	3°	90,219,608	96,112,686	5,893,078	»
Prezzo ridotto *(a)*	1°	8,796,824	10,185,721	1,388,897	»
	2°	17,091,315	19,214,363	2,123,048	»
	3°	12,677,113	15,373,351	2,696,238	»
Andata e ritorno..........	1°	2,718,016	2,953,868	235,852	»
	2°	14,101,872	13,744,144	»	357,728
	3°	34.924,172	37,375,958	2,451,786	»
Militari ed altri per conto dello Stato...	1°	5,696,006	6,007,583	311,577	»
	2°	5,375,124	6,273,179	898,055	»
	3°	56,686,611	59,139,013	2,452,402	»
Chilom.		323,297,816	342,614,149	20,674,061	357,728
Detraendo dall'aumento la diminuzione di				537,728	
Resta un aumento effettivo di chilometri				20,316,333	

(a) Ragazzi, impiegati ferroviarii e governativi, artisti drammatici, ecc.

I bagagli trasportati nel 1881 pesavano nel totale chilogrammi 11,738,000, e produssero in tutto lire 745,615.59; cioè per chilometro lineare lire 461. 11, e per chilometro-treno 0.12 circa, prodotto di poco inferiore a quelli rispettivi del 1880.

Qui sotto vedonsi le quantità dei bagagli e dei cani, che furono trasportate sulle linee sociali nell'anno 1880 e nel seguente, colle relative differenze:

	1880	1881	in più nel 1881
Bagagli — Peso reale in chilogrammi...............	10,445,100	11,738,000	1,292,900
Cani — Numero............	20,312	20,933	621

Il valore ed il peso degli oggetti di finanza, il peso delle derrate alimentari e delle altre merci, che formarono i trasporti eseguiti a grande velocità nei due anni 1880 e 1881, vengono posti a confronto nel prospetto che segue, e da cui scorgesi che, se in quest'ultimo anno diminuì il peso delle merci in genere, crebbe quello delle derrate alimentari. In complesso però il prodotto fu inferiore per lire 24,432. 10 a quello del 1880, a cagione non soltanto del peso, ma anche della percorrenza minore, la quale fu nel 1881 di chilometri 129,838,497, mentre nel 1880 era stata di chilometri 142,498,408. Invece il prodotto di un chilometro percorso dalle merci a grande velocità fu di 0.0402 per quintale nel 1881, e di 0.0352 nel 1880.

	1880	1881	in più nel 1881	in meno nel 1881
Oggetti di Finanza — Valore dichiarato od assicurato in lire	112,759,753	136,688,940	23,929,187	»
Oggetti di Finanza — Peso reale in chilog.	62,103	35,900	»	26,203
Bozzoli peso reale in chilog.	330,700	527,600	196,900	»
Derrate alimentari id.	42,514,804	45,728,800	3,213,996	»
Merci diverse id.	27,215,914	20,866,100	»	6,349,814
Chilog.	70,123,521	67,158,400	3,410,896	6,376,017
Detraendo l'aumento dalla diminuzione				3,410,896
Resta una diminuzione effettiva di chilogrammi				2,965,121

Le quantità delle vetture e dei feretri, dei cavalli ed altro bestiame, trasportate sulla rete sociale nel 1880 e nel 1881, colle relative differenze, sono riassunte nella seguente tabella:

		1880	1881	in più nel 1881	in meno nel 1881
Vetture a due ruote	N.	131	24	»	107
Vetture a quattro ruote	»	114	348	234	»
Feretri	»	84	84	»	»
Cavalli in vagoni-scuderia . . .	»	1,460	1,536	76	»
Bestiame — Quantità tassate per capo	»	44,109	59,880	15,471	»
Bestiame — Quantità tassate per vagone completo . . .	»	98,534	133,880	35,346	»

Nel 1880, questi trasporti complessivamente dettero per prodotto lordo lire 377,589.92, per prodotto chilometrico lineare lire 233. 51; nel 1881 produssero lire 426,163. 42 nel totale, e lire 263. 55 per chilometro lineare; quindi si verificò un vantaggio per il 1881 di lire 48,573. 50 sulla somma totale, e di lire 30. 04 sul prodotto chilometrico lineare.

Infine, il prodotto generale dei trasporti a grande velocità è risultato nel 1881 superiore a quello del 1880 per lire 892,348.96; ed il prodotto chilometrico lineare per lire 551. 84, perchè i resultati delle due annate furono i seguenti:

		1880	1881
G. V.	prodotto totale	18,860,560.22	19,752,909.18
	prodotto chilom.	11,663.93	12,215.77

(Continua).

LE COMPAGNIE FERROVIERI
e le Compagnie d'esercizio

Dal sig. Italo Codignola di Milano ci venne diretto il seguente articolo in risposta a quelli del sig. G. Menada, pubblicati nei nostri numeri del 12 e 19 luglio p. p.; e noi crediamo conveniente di farvi luogo, trattandosi di una questione di generale interesse, lasciando poi al signor Menada di replicare, se troverà del caso.

In queste colonne si è, pochi giorni or sono, trattato dell'importanza delle Compagnie Ferrovieri, della convenienza di migliorarne le condizioni, e dell'opportunità di formare un Corpo solo delle Compagnie stesse con quelle così dette d'esercizio.

Sebbene l'autore dell'articolo succitato non miri ad una riforma generale e pratica, e stabilisca i criterii delle sue osservazioni e dei possibili provvedimenti da prendere sopra induzioni di ordine astratto, che tendono più a dimostrare la possibilità di un futuro miglioramento, anzichè la convenienza, esclusa pur sempre la necessità, di una pronta e desiderata riforma; pure ho voluto esporre queste poche osservazioni, nell'intento di dimostrare che le condizioni delle Compagnie Ferrovieri non sono poi così tristi e languenti, come si descrissero; e che, in caso di una guerra, questo Corpo servirebbe benissimo allo scopo pel quale fu costituito, senza che la salvezza della patria avesse a pericolare d'un tanto.

Noi crediamo che le Compagnie dei Ferrovieri, quali sono ora, rispondano pienamente ai principii ed ai bisogni che ne consigliarono la istituzione.

Praticamente considerate, a codeste Compagnie venne giustamente assegnato il fatto loro: quello cioè di agevolare le mosse dell'esercito in tempo di guerra, limitatamente, s'intende, al campo d'azione; e di provvedere al mantenimento in servizio delle linee, che possono per brevi tratti venire guastate dal nemico.

Fuori di queste attribuzioni, i Ferrovieri non hanno possanza d'azione; ed il voler dare alla loro opera efficace un'importanza maggiore, renderli, direi quasi, arbitri dell'esito di una fazione pur chessia, sarebbe quanto volerli togliere da quel campo di utilità, che fu loro prefisso dai bisogni della nuova strategia, ed assegnare loro una gloria che punto non ci spetta.

Chiamati a dar mano ad un servizio pratico limitato a brevi tratti, essi hanno istruzioni e mezzi relativi. Per quanto riguarda la costruzione e la manutenzione delle linee, è ovvio il dimostrare che le istruzioni che vengono loro impartite, sia teoriche, sia pratiche, bastano loro a formare un giusto criterio del lavoro medesimo, ed una pratica di facile esecuzione.

Oltrecchè, il soldato ferroviere non è che un mezzo, una una forza efficiente per chi regge e governa le disposizioni generali del servizio: e non sarà quindi il complesso delle forze materiali che si dovrà con maggior cura migliorare, ma anzitutto provvedere alla scelta di distinti ufficiali, sui quali soltanto deve ricadere tutta l'importanza delle opere e tutta la difficoltà del lavoro.

Inutile quindi tornerebbe la proposta fatta di assegnare alle Compagnie Ferrovieri un lavoro più vasto, che non sia quello limitato da una semplice Scuola d'applicazione: l'esecuzione di grandi opere ferroviarie può tornare utile agli ufficiali ferrovieri, perchè in esse vi porranno riscontrare difficoltà nuove da superare, ostacoli impreveduti da vincere; ma non mai ai soldati, che si vedono sempre fra mano gli stessi limitati incarichi di fissare una guida, di eseguire un trasporto di terra. Lavorare qui piuttosto che colà, compiere una linea che deve servire al pubblico esercizio, o costruirne un'altra che deve essere distrutta poco dopo, è per essi la stessa cosa; e quello che apprendono nella Scuola d'applicazione basta appieno a renderli atti a qualsiasi costruzione ferroviaria, e ad accertare lo scopo prefisso a questo Corpo, quello cioè di costituire una massa ordinata e disciplinata di forze, che, al momento del bisogno, dispone con esattezza ed eseguisce prontamento l'assegnato lavoro.

Sarebbe poi, d'altra parte, anche poco pratico e conveniente l'affidare ai Ferrovieri la costruzione di una parte delle linee che vengono assunte dalle Imprese: poco pratico, perchè il soldato verrebbe assoggettato ad un lavoro continuo e pesante, perchè non potrebbe aver comodità di altre istruzioni necessariissime, costretto, come sarebbe, a seguire di continuo il progredire del lavoro, ed a stabilirsi qui e colà, a seconda del tempo e delle circostanze; poco conveniente poi se si considera che, per l'ammaestramento di alcuni pochi, si verrebbe a togliere il soldato dalle sue occupazioni giornaliere, ed a creare una complicazione non lieve nell'amministrazione e nell'ordinamento militare.

Del resto, la nostra viabilità assai limitata non ci permette di spingerci al di là di quanto ora venne prefisso; e sarebbe quindi cosa affatto inutile il voler ricercare delle difficoltà da vincere, creare a bella posta degli ostacoli, quando praticamente poi, ed in caso di guerra, non si avessero a riscontrare.

Piuttosto di dare al soldato un ammaestramento materiale e faticosissimo, che lo snerva e lo abbrutisce, ingegnamoci di educarlo un po' di più intellettualmente: nel cercare lo sviluppo dei muscoli, non si dimentichi quello della mente, e si studii con ogni possibile cura di dare alla patria, non solo un soldato indurito alle fatiche di un lavoro pur chessia, ma anche un cittadino istruito e consapevole dei propri doveri.

Il voler poi staccare queste Compagnie dal Corpo del Genio sarebbe gravissimo errore, perchè l'unità del servizio, a cui sono destinate, verrebbe affatto a mancare, ed al momento del bisogno si avrebbe a disporre di un mezzo, rimasto fino allora indipendente, e di cui non si conoscerebbe perfettamente il valore.

Così invece, quali sono rette oggidì, formano colle Compagnie pontonieri, guastatori, ecc. ecc., un addentellato continuo di forze, che si reggono e s'aiutano scambievolmente, ed agendo di comune accordo, costituiscono un ente, di cui si possono calcolare matematicamente le utilità e segnare con esattezza i vantaggi.

Accennate così per sommi capi le ragioni che, a parer mio, limitano e governano le attribuzioni dei Ferrovieri, dirò pur brevemente della formazione delle Compagnie di esercizio.

Queste Compagnie, composte di impiegati in servizio presso le Amministrazioni ferroviarie italiane, vengono chiamate a prestare l'opera loro soltanto in tempo di guerra, e limitatamente alle linee comprese nella cerchia d'azione dell'esercito.

Presso il Ministero della guerra si trovano i ruoli di queste Compagnie, compilati dalle Amministrazioni ferroviarie, o disposti ed organizzati dal Ministero medesimo, il quale, a seconda del servizio prestato dai singoli inscritti, assegna le attribuzioni e dispone la formazione per modo che, al momento del reclutamento, ad ognuno è fissato il posto e la parte di servizio che deve prestare.

Da ciò accadrà un movimento fra il personale, ma non mai una variazione di posti: il Capo-Stazione sarà occupato al suo uffizio, il telegrafista continuerà il cómpito suo, e così via. Si riuniranno uomini sconosciuti fra loro, ma pratici tutti delle mansioni loro affidate; avranno un capo ed un personale dipendente affatto nuovi, ma gli ufficii a cui dovranno attendere saranno sempre gli stessi, ed il servizio di dettaglio funzionerà regolarmente e senza che abbiano a sollevarsi incagli e malintesi.

Ed ecco una delle principali ragioni che consiglia l'autonomia delle Compagnie d'esercizio, e non ne rende possibile la fusione con quelle degli attuali Ferrovieri. Queste sono organizzate a prestare un servizio attivo anche in tempo di pace; quelle invece devono raccogliersi soltanto al momento del bisogno, mentre pur ora, rispettivamente a ciascun individuo che deve concorrere a formarle, continua l'attività di una pratica utilissima, e di un servizio per nulla differente da quello che verrà ad essere prestato

Se si volesse assegnare ai Ferrovieri anche l'esercizio del movimento, converrebbe dotarli del materiale occorrente ed assegnare loro dei servizii, che, stanti le circostanze e la organizzazione generale dell'esercito, non si avrebbe nè modo, nè tempo di poter effettuare.

E, d'altra parte, quale utile ne avrebbe la Nazione? Quali vantaggi pratici ne ritrarrebbero le Compagnie stesse, formate di trecento individui effettivi e del doppio, mi si permetta il qualificativo, di nominali? Il Governo avrebbe una spesa maggiore, e non l'utile maggiore conseguente. Organizzate invece le cose nel modo attuale, esso dispone di un personale sicuro, che non gli è di nessuna spesa, e che, al momento del bisogno, raccoglie prontamente ed assegna su quelle linee, di cui si riserva l'esercizio. Se queste verranno guastate dal nemico, accorreranno i Ferrovieri a prestare l'opera loro, ciascuno a sua volta, e nell'intento di un regolare e dispositivo ordinamento.

A noi Italiani accade spesso che, volendo essere teorici sapientissimi, sdegniamo di essere praticamente savii; e questa osservazione mi sembra s'attagli al caso nostro, in cui la pratica del già fatto accenna a sicure speranze e promette certi vantaggi, mentre, a riscontro, le proposte innovazioni dànno la certezza di forti spese, di straordinarii mutamenti, senza che poi si abbia a riscontrare il desiderato miglioramento: questo anzi si presenta più che mai ipotetico, e non offre dall'accennata descrizione dei fatti e delle circostanze garanzia alcuna di pratica utilità.

Per avere io preso le mosse da principii affatto opposti a quelli di cui è cenno nell'articolo precedentemente pubblicato dal *Monitore*, giungo pure a fini affatto contrarii, e spero che sì gli uni che gli altri avranno persuaso i lettori meglio che le mie parole.

Ad ogni modo, mi valga la buona intenzione di aver voluto dimostrare che anche le nostre istituzioni non sono poi del tutto cattive, e che alla prova dei fatti, si reggeranno quanto quelle di altre Nazioni.

Milano, luglio 1882.

ITALO CODIGNOLA.

L'ESERCIZIO FERROVIARIO GOVERNATIVO

nel Belgio

Dalla *Revue économique et financière* di Parigi, del 2 luglio p. p., crediamo opportuno riportare tradotto il seguente articolo, che tratta di una gravissima quistione molto agitata anche in Italia.

Abbiamo già dimostrato, in un precedente articolo, come l'esercizio governativo delle Ferrovie dell'Alta Italia non diede risultati soddisfacenti. La Commissione d'inchiesta, incaricata di esaminarli, domandò ad unanimità che sia ormai affidato all'industria privata l'esercizio delle ferrovie.

Nel Belgio, la trasformazione dello Stato in direttore di trasporti ha prodotto conseguenze egualmente sfortunate. I ferventi apostoli del socialismo dello Stato non possono dunque prevalersi dell'esempio dei nostri vicini per reclamare un eguale sistema pel nostro paese. Esso è omai giudicato presso i Belgi, e quelli che ne hanno pronunciato la condanna non saranno accusati d'incompetenza. Deputati di Destra e Sinistra, Ministri, tutti hanno rivelato, nella discussione impegnatasi durante la sessione del 1882 sul bilancio dei lavori pubblici, i difetti inevitabili dell'esercizio governativo. Questa discussione merita di essere letta con grande attenzione: i discorsi pronunciati sono all'altezza del soggetto, e noi dobbiamo invidiare codesti usi parlamentari, che, pur troppo, sembrano perduti nel nostro paese.

Allorchè si esamina il regime delle ferrovie, si è tosto colpiti da un fatto, che si riproduce con regolarità matematica da alcuni anni: cioè il *deficit*.

Nel 1873, il conto delle ferrovie si è chiuso con una deficienza di 8,823,600 fr; nel 1874, la deficienza fu di 6,047,000 fr.; nel 1875, di 5,272,000; nel 1876, di 3,962,000; nel 1877, di 5,521,600; nel 1878, di 3,342,000; nel 1879, di 3,100,000; nel 1880, di 2,200,000; nel 1881, le spese superarono i prodotti di 4,861,000 fr. Il *deficit* del 1882 supererà i 7 milioni, ed il Ministro delle finanze annunciò che le deficienze nel 1883 saranno d'oltre 10 milioni.

Questo *deficit* dipende da circostanze eccezionali, od è la conseguenza fatale dello stesso sistema? La discussione avvenuta non permette di nutrire alcun dubbio su questo punto. L'esercizio governativo ha generato codesti *deficit*, che tutti i Ministri si sono mostrati impotenti a coprire; e ciò senza che alcun grave errore possa essere imputato agli uomini posti alla testa di così importante servizio.

Come lo notammo a proposito delle Ferrovie dell'Alta Italia, lo Stato non si piega alle circostanze colla stessa facilità delle Compagnie private. Allorchè si tratta di conchiudere dei contratti, esso procede con una lentezza, che lascia sfuggire le migliori occasioni. Anche nelle questioni di dettaglio, tutto è regolato prima. Laonde il signor Becchmann constatava che « lo Stato aveva delle officine poste sotto la direzione di capi, che hanno già preveduto ciò che sarebbe da riparare, e che hanno la stessa spesa da fare in tutto l'anno. Ne segue che, per utilizzare gli operaj, il capo fa eseguire talvolta dei lavori di riparazione del tutto inutili ».

Gli oratori che hanno preso la parola, hanno pure osservato che gl'ingegneri, non essendo più ritenuti da una Direzione interessata a severe economie, si prestavano a spese diverse da quelle che può ragionevolmente sopportare un esercizio regolare. « Non si distingue abbastanza, disse uno di essi, tra l'azione governamentale dello Stato, da una parte, che domanda un esercizio basato sulla considerazione dell'interesse generale; e, dall'altra parte, l'esercizio industriale ».

Egli è utile, senza dubbio, d'introdurre nel servizio delle ferrovie tutti i miglioramenti che possono accrescere le comodità dei viaggiatori; ma questi miglioramenti non devono esser fatti che entro i limiti dei mezzi disponibili. Altrimenti si crea un *deficit* tale da compromettere quei miglioramenti, che sarebbero stati realizzati alquanto storditamente.

Soltanto una Compagnia privata avrà interesse a mantenere le spese al livello de' suoi prodotti, essa temere i giusti rimproveri degli azionisti; e non procederà che con una saggia prudenza, più profittevole, in definitiva, al bene pubblico, che una generosità rovinosa.

Il ministro delle finanze, sig. Graux, non cercò, del resto, di nascondere codesto vizio inerente a qualunque esercizio governativo. « Bisognerà, egli disse, cercare di dare all'Amministrazione delle ferrovie un ordinamento più finanziario. Quest'Amministrazione, bisogna riconoscerlo, è attualmente inspirata da preoccupazioni quasi esclusivamente tecniche. La Ferrovia spende e riceve, ma dà al Tesoro ciò che riceve e gli domanda ciò che si deve pagare. Ne risulta ch'essa conta troppo su questo banchiere, la cui compiacenza non si stanca mai. I contribuenti son sempre pronti ».

Ma lo Stato si sforzerebbe a porre un freno alle sue spese ed a mostrarsi un po' più severo nei crediti ch'esso concede alle Ferrovie? Urterebbe tosto contro i reclami dei deputati, così solleciti a reclamare economie nel bilancio, come a provocare nuove spese da parte dell'Amministrazione dei lavori pubblici. Ministri e deputati hanno recitato, nella discussione, il loro *mea culpa*; gli uni confessando ingenuemente i loro insistenti reclami, gli altri le loro debolezze dinnanzi ai sollecitatori parlamentari.

« Se v'è da fare un'inchiesta, assicurò il sig. de Bruyu, siamo noi che dobbiamo esserne incaricati, poiche i grandi colpevoli sono i membri della Camera; siamo tutti noi che abbiamo il torto di domandare senza posa dei favori non ragionevoli dal punto di vista finanziario; e ciò, non esito a dirlo, per essere aggraditi dai nostri elettori. Esistono, specialmente, dei treni che portano il nome del rappresentante che li ha ottenuti; ne esistono di quelli circolanti quasi vuoti, e che non furono istituiti se non mercè l'influenza del tale o del tal altro membro della Legislatura, o

mercè qualche altra influenza.... Io non esito, o signori (aggiungeva l'oratore), ad accusarmi come qualunque altro ».

Creazione di nuovi treni, maggiore celerità di quelli già esistenti, abbellimento delle Stazioni, abbassamento delle tariffe, sono questi i favori che i rappresentanti domandano senza tregua allo Stato.

Un fatto può, è vero, scusarli: cioè che la situazione delle ferrovie è imperfettamente conosciuta. « Oggidì, esclamò il sig. Graux, si discute il bilancio dei lavori pubblici; ma chi si preoccupa delle spese che porta seco la Ferrovia? Quanti sono tra i vostri colleghi, che sieno d'accordo sugli aggravii del suo capitale?.... Le nostre stesse discussioni provano come siano oscure tali questioni. Noi non siamo nemmeno d'accordo sul punto di sapere se la Ferrovia è in *deficit*.... I prodotti sono portati nel bilancio delle vie e dei mezzi, senza nemmeno conoscere, nel momento in cui lo votate, le somme esatte che vi si chiederanno per la spesa ».

Le grandi Compagnie ferroviarie si rendono conto settimanalmente della loro situazione completa, sino quasi al centesimo. Ma nel Belgio, le previsioni relative alle ferrovie sono sempre smentite dalle spese imprevviste e dalle domande supplementari.

Nel 1873, i crediti supplementari votati pei servizii delle ferrovie furono di 7 milioni; nel 1876 si elevarono a 9,375,049; nel 1877, la liquidazione delle spese arretrate rese necessaria l'apertura d'un credito di 1,369,768 fr.; nel 1878, i crediti supplementari non furono che di 868,923 fr., ma nel 1880 ammontarono a 7 milioni. Da quest'epoca. le spese suppletorie hanno seguito una marcia ascendente,

Se a queste spese suppletorie aggiungiamo l'alèa a cui va sottoposta l'industria dei trasporti, come qualunque impresa commerciale, intenderemo benissimo la confessione del Ministro, il quale faceva ricadere sull'ordinamento delle ferrovie la responsabilità degl'imbarazzi del Bilancio.

Due mezzi si presentano per farli cessare: o economie, o nuove imposte.

Il primo mezzo è difficile ad impiegarsi, poichè, obbligati a lottare colle esigenze dei deputati, i Ministri incontrerebbero una sicura impopolarità, se volessero realizzare delle economie sulle spese ferroviarie.

Restano dunque le imposte; ed il loro aumento si presenta come una conseguenza inevitabile dell'esercizio governativo.

Epperò il Ministro delle finanze, sig. Graux, che interveniva nel dibattimento con particolare autorità, ha riconosciuto che l'esercizio delle ferrovie, affidato allo Stato, aveva deluse tutte le speranze. L'interesse pubblico esige quindi una modificazione radicale nella politica economica e finanziaria seguita da quaranta anni in qua.

Questo scacco del socialismo dello Stato dev'essere tanto più notato, in quanto che forse mai una esperienza è stata fatta in circostanze più favorevoli di quelle dell'esercizio governativo delle ferrovie belghe. In questa situazione eccezionale, configurazione geografica del suolo, abbondanza dei prodotti minerali, agricoli ed industriali, città popolose e prossime le une alle altre, concentrazione in una stessa mano d'una rete omogenea e relativamente ristretta, mancanza quasi completa di concorrenze, tutto pareva riunito a bella posta per assicurare la prosperità dell'esercizio governativo.

Eppure questo esercizio ha fallito dinnanzi a due cause principali: impotenza dello Stato ad esercitare commercialmente; invasione permanente della politica nel dominio industriale.

Le stesse cause produssero lo scacco dell'esercizio medesimo nell'Alta Italia; e lo produrrebbero egualmente in Francia, se quel sistema vi fosse adottato, a dispetto dei meriti della organizzazione attuale.

« L'industria delle ferrovie, diceva il sig. Malou, ministro delle finanze, al Parlamento belga nel 1869, deve essere prospera per essere utile, per rendere i servigi che si possono attendere da essa. È questo che la Francia ha mirabilmente compreso; è così ch'essa ha organizzato il suo sistema; ed è così ch'essa cammina, come organizzazione dell'immenso servizio dei trasporti, alla testa di tutte le nazioni. In Francia si giunse a collocare per un milione di franchi di Obbligazioni al giorno, e ciò da anni; e si acquista così ogni giorno una metà del grande lavoro che vi si compie, stavo per dire senza che la Francia ne sia impoverita; ma no, chè anzi la Francia si è arricchita in proporzioni enormi. E quando un giorno la rete, così costrutta e saggiamente esercita, aumentandosi senza posa ed accrescendo la pubblica ricchezza, farà ritorno nel dominio pubblico, calcolate voi, se potete, la fortuna che la Francia avrà conquistata; vedete quale sarà la situazione finanziaria, e calcolate pure quale sarà la situazione economica, quale la forza di codesto paese! »

E vedete, avrebbe potuto aggiungere, a qual punto codesta prosperità sarebbe compromessa, se la Francia si lasciasse sedurre da teorie, sulle quali la esperienza ha pronunciato un giudizio inappellabile.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

I soddisfacenti risultati ottenuti dagli esperimenti fatti sopra alcuni tratti delle linee Meridionali, hanno indotta quell'Amministrazione ad attuare definitivamente su tutte le proprie linee e sulle Calabresi il sistema, che le merci a piccola velocità d'ora innanzi siano trasportate in vagoni piombati in consegna ai bagaglieri dei treni ad eccezione dei vagoni a carico completo o da considerarsi tali.

Il nuovo sistema ha per iscopo di rendere più sollecito il viaggio delle anzidette spedizioni, coll'evitare la sosta dei vagoni per le operazioni di *smistamento* nelle Stazioni intermedie, e di utilizzare nel miglior modo il materiale ruotabile, col riunire nel minor numero possibile di vagoni la maggior quantità di merci per una stessa destinazione.

A questo proposito, l'Amministrazione prelodata ha stabilite apposite norme, e raccomandato agli Ispettori, Capi-Stazione e Capi-Gestione di esercitare la massima vigilanza, affinchè le norme stesse siano ben comprese dagli agenti cui spetta di attuarle, dipendendo in gran parte dalla loro esattezza il conseguimento dei vantaggi suenunciati.

><

Ci scrivono da Firenze che l'Amministrazione delle strade ferrate Romane ha fatto preparare dal proprio Ufficio di manutenzione e sorveglianza un preventivo del materiale di armamento occorrente per rifazioni nel 1883. — A questo proposito, sappiamo essere intendimento della stessa Amministrazione di procedere al più presto alla gara per l'appalto dei detti materiali. In base al preventivo preaccennato, le rotaie da provvedersi sommeranno in totale a tonnellate 14,000, e dovranno servire per circa 200 chilometri di strada. Si procederà poi contemporaneamente alla gara di appalto per la fornitura dei materiali accessorii di armamento in misura proporzionale alla provvista delle rotaie.

><

L'Amministrazione delle predette ferrovie, in seguito ad autorizzazione del proprio Consiglio, ha preparato e sottoposto alla approvazione del Ministero dei lavori pubblici i seguenti progetti:

a) Per le opere di riordinamento del piazzale delle

Stazione di Sparanisi, lungo la linea da Roma a Napoli, per le quali si richiede una spesa di circa lire 20,000;

b) Pei lavori di ampliamento della Stazione di Teano, lungo la linea precitata, colla spesa preventivata in L. 55,000.

><

Ci scrivono da Taranto che quella Direzione tecnica per le ferrovie ha presentato all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici il progetto definitivo del tronco di diramazione dalla Stazione di Gallipoli alla banchina di quel porto.

La lunghezza della diramazione è di m. 528, e l'importo totale dei relativi lavori ammonta a lire 270,000, delle quali per opere comprese in appalto L. 237,000. La perizia del progetto non comprende l'inghiaiamento della via e l'armamento, nonchè il materiale fisso: e dai lavori da appaltare sono escluse le espropriazioni e gl'imprevisti.

Per l'attraversamento delle strade e dei corsi d'acqua occorrono tre acquedotti, di 1 metro di luce per ciascuno; ed un ponte in muratura, della complessiva lunghezza di m. 60, in 6 arcate di m. 7.50 cadauna.

I fabbricati previsti in progetto consistono semplicemente in un piano caricatore ed in una garetta; e gli attraversamenti a livello occorrenti sono limitati a due.

Per la planimetria, la diramazione in parola è divisa in m. 364 di allineamenti retti, ed in m. 164 di tratti in curva, con raggio di 200 m. Per l'altimetria, si ha un breve tratto orrizzontale di m. 42, ed il rimanente è in discesa, con pendenza massima del 7.85 per mille.

><

Ci s'informa da Firenze che l'Amministrazione delle strade ferrate Meridionali ha chiesto al Ministero dei lavori pubblici che si proceda alla visita di ricognizione del tronco della ferrovia Termoli-Campobasso, compreso fra i chilometri 31 e 37 della linea medesima, ossia fra la Stazione provvisoria e quella definitiva di Larino. Da quanto ci viene riferito risulta, che i lavori del detto tronco sono condotti a tal punto da permetterne l'apertura all'esercizio, colle volute garanzie di sicurezza e di regolarità, entro il 15 del corrente mese.

><

Ci scrivono da Rieti che il Direttore tecnico della ferrovia Terni-Rieti, in costruzione a cura dell'Amministrazione delle strade ferrate Meridionali, ha fissato, con una circolare agli imprenditori dei lavori della linea, le norme da seguire per ovviare il più possibile alle disgrazie degli operaj, nell'esecuzione delle varie opere, ma più specialmente nello scavo delle gallerie.

È questa una disposizione che vedremmo con grande soddisfazione adottata da tutte le Direzioni tecniche per la costruzione delle nuove ferrovie; e non basta adottata, ma fatta scrupolosamente osservare da chi spetta, per poter così ridurre a minori proporzioni il numero non piccolo delle disgrazie, che il più delle volte sono causate appunto dalla mancanza di buone e precise disposizioni degli Ufficii dirigenti.

><

Da una distinta, gentilmente comunicataci, degli attentati commessi contro la sicurezza dell'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia durante il 2° trimestre del corr. anno, rileviamo ch'essi furono 8 nel mese di aprile, 3 nel mese di maggio, e 5 in quello di giugno, e quindi in totale 16, consistenti per la maggior parte in sassi lanciati contro i treni, oltre una fucilata presso Padova, però senza conseguenze.

Del resto, si ebbero parecchi vetri infranti, nonchè il lieve ferimento di un viaggiatore e di un capo-conduttore.

><

Ci scrivono da Milano:

In seguito a domanda della Ditta Cook, che garantì un numero ingente di viaggiatori, le Strade ferrate dell'Alta Italia e della Parigi-Lione-Mediterraneo, si posero d'accordo per effettuare nel prossimo venturo settembre treni di piacere dalla Francia per Roma

La partenza sarà da Parigi, Lione e Cette, e l'arrivo avverrà a Roma il 26 del detto mese.

— Il Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha stabilito in massima di consentire alla stipulazione di speciali Convenzioni coi principali alberghi delle città italiane per l'impianto presso i medesimi di Ufficii succursali per la spedizione dei bagagli.

— Dallo stesso Consiglio vennero ultimamente prese, fra altre, le seguenti deliberazioni:

Approvò l'impianto di due grù nella Stazione di Brescia;

Autorizzò la spesa di L. 8,500 per impianto serbatoi d'acqua nei sottotetti del palazzo ex Litta in Milano.

Idem di L. 1,400 per impianto del servizio telegrafico nelle Stazioni di Candiolo e Piscina.

Idem di L. 1,125 per l'impianto di sbarre di ferro ai passi a livello della linea Torreberetti-Pavia.

Idem per la complessiva somma di L. 7,770 ai dischi mobili di parecchie Stazioni.

Idem di L. 1,488 per la sostituzione di cancellate nella Stazione di Bozzolo.

— Approvò lo schema di Convenzione ed i preventivi di spesa per accordare alla Ditta Berrier De Laleu l'attraversamento colla tramvia delle linee Torino-Milano, Torino-Pinerolo.

><

L'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia ha prese pure le seguenti disposizioni:

Ha aggiudicato alla Impresa industriale di costruzioni metalliche di Napoli l'appalto delle opere metalliche per la ricostruzione del ponte sul Molinetto, lungo la linea Genova-Ventimiglia;

Ha sottoposto all'approvazione governativa i seguenti preventivi di spesa:

Per l'impianto del servizio merci a piccola velocità nella Stazione di Rogoredo;

Pel prolungamento del binario di scarto nella Stazione di Isola del Cantone;

Per l'applicazione di sonerie elettriche ad alcuni dischi di varie linee della rete;

Per la costruzione di latrine isolate nella Stazione di Vigevano;

Per lavori di riordino delle chiusure nella Stazione di Lucca.

><

Sunto delle più interessanti deliberazioni del Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 31 luglio al 5 agosto corr.

Furono, tra gli altri, approvati i progetti di appalto:

Per la fornitura degli scambi e del materiale fisso occorrente all'armamento della ferrovia Teramo-Giulianova;

Per la provvista e la posizione in opera della massicciata e per la posizione in opera dell'armamento della ferrovia suddetta.

Furono del pari approvati i progetti riflettenti:

La costruzione del tronco della strada provinciale di prima serie da Petrella per Palata alla ferrovia Adriatica, compresa tra il Cancello di Lena e la Cappella di Bisania, in provincia di Campobasso;

La costruzione del tronco della strada provinciale di seconda serie da Centocella al Fortore, compreso tra la Masseria Torretta ed il ponte Fortore, con diramazione alla Nazionale Appulo-Sannitica, in provincia di Campobasso;

L'imbancamento dell'argine sinistro di Po, dalla golena Bernardona al froldo Garofolo, in Comune di Canaro, provincia di Rovigo;

La sistemazione dell'argine destro di Po detto del Pontone e Boschine, dall'abitato di Mortizza al colatore Riello, in provincia di Piacenza;

E la sistemazione di un tronco del torrente San Rocco al confine dei territorii di Baronissi e di Fisciano nell'Agro Nocerino, in provincia di Salerno.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Roma-Solmona. — Alle ore 10 antim del 17 corr., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Aquila, si addiverrà simultaneamente allo incanto per lo appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Roma-Sulmona, compreso fra il limite est dell'appalto Tivoli-Mandela ed il limite ovest dell'appalto Galleria di Monte Bove, cioè fra Mandela e Colli, della lunghezza complessiva di metri 23,444. 53 (escluse le espropriazioni stabili e la provvista dei ferri d'armamento e dei meccanismi fissi per le Stazioni), per la presunta somma di L. 5,465,600.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 48 dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 166,600, ed in lire 323,200 quella definitiva, ambedue in numerario o rendita D. P.

Ferrovia Reggio-Castrocucco-Eboli. — Alle ore 10 ant. del giorno 21 corr., presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Reggio Calabria, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della ferrovia Reggio-Castrocucco-Eboli, compreso fra Scilla e Bagnara, della lunghezza di m. 5,980 (escluse le espropriazioni stabili e la provvista di freni per l'armamento), per la presunta somma di L. 1,920,000.

I lavori dovranno essere compiuti entro 14 mesi dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 73,000, ed in L. 146,000 quella definitiva, ambedue in numerario o rendita D. P.

Ferrovia Catania-Licata. — Alle ore 10 ant. del giorno 22 corr., presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Girgenti, si terrà un'asta per l'appalto delle opere e provviste occorrenti pel consolidamento e compimento della galleria 1ª Fucile, nel tronco delle Ferrovie Calabro-Sicule tra Favarotta e Licata (linea Catania-Licata), per la presunta somma di L. 917,640.

I lavori dovranno essere compiuti entro 14 mesi dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 46,000, ed in L. 23,000 quella definitiva, ambedue in numerario o rendita D. P.

Ferrovia Novara-Pino. — Si ha da Novara:

Domenica, alle 6 pom., fu perforata l'ultima delle gallerie della linea Novara-Pino nel tronco Caldè-Porto. La galleria è lunga 600 metri: l'incontro riuscì perfetto. Fra poche settimane tutto il tronco sarà ultimato.

Ferrovie nella provincia di Pesaro. — La Società generale delle ferrovie complementari ha presentato alla Provincia di Pesaro e Urbino una proposta, per la costruzione di una rete di circa 800 chilometri a sezione ridotta, in comunicazione colla ferrovia di Arezzo-Fossato, in corso di costruzione per conto della Società medesima. Il Consiglio provinciale è convocato pel 14 corr. per deliberare su tale proposta.

Ferrovia Novara-Gallarate-Como. — Il giorno 29 luglio p. p. la Società generale delle ferrovie complementari ha presentato al Ministero dei lavori pubblici una domanda e gli studii per la concessione di una ferrovia tra Novara-Turbigo-Gallarate-Tradate-Appiano-Como. La domanda è fatta in base all'articolo 12 della legge 29 luglio 1879, ossia col sussidio governativo di 1,000 lire al chilometro per 35 anni. La lunghezza della linea è di 63 chilometri, e il costo medio chilometrico è di 90 mila lire.

Ferrovie Varesine. — La *Cronaca Varesina* riceve da buona fonte le seguenti informazioni:

Martedì la Deputazione provinciale aperse le schede, e prese notizia delle varie proposte per la costruzione e l'esercizio delle ferrovie del circondario.

Le proposte sono ancora quattro, se riteniamo ancor valida quella del signor Mazzorin; identici gli oblatori, e solo alcune varianti a due delle proposte precedenti. Diciamo a due, perchè il signor Mazzorin e la Banca Veneta di costruzioni colla Banca generale, non avrebbero che confermate le loro offerte originarie.

Ed anche delle altre due proposte, ben poco di nuovo ci sarebbe a dire. Il sig. Vaucamps semplificò d'assai la sua domanda primitiva; ma nella sostanza, questa poco da quella diversifica. E la Società per le ferrovie complementari residente in Roma, abbassando a 5 milioni e 700 mila lire l'importo del sussidio da corrispondere dalla Provincia, renderebbe a questa possibile un risparmio di circa 300 mila lire. Considerata alla sola stregua del sussidio richiesto alla Provincia, quest'ultima offerta darebbe il maggiore risparmio.

Ferrovia Valtellinese. — Telegrafano da Roma, 4, all'*Alpe Retica*:

Ieri il Consiglio di Stato approvò il progetto Morbegno-Sondrio. Entro la metà di questo mese procederassi al contemporaneo appalto dei tronchi Campo-Chiavenna e Morbegno-Sondrio.

Ferrovia Ivrea-Aosta — L'avanzamento dello scavo della galleria sotto Ivrea prosegue sempre colla stessa attività, ad eccezione che l'attacco all'imbocco nord venne momentaneamente sospeso, per l'incontro della depressione della roccia ripiena di limo glaciale, il quale, impregnato d'acqua, presentasi quale massa scorrevole; per cui si dovranno impiegare mezzi propri per avanzarsi sotto e dentro quella breve tratta fangosa.

Col 31 spirato luglio, l'avanzamento dei lavori era:

	Scavo in piccola sezione	Scavo in grande sezione
Galleria imb. sud m.	226 »	212 »
Pozzo attaccato sud »	88 »	» »
» nord »	84 »	» »
Galleria imb. nord »	147 »	142 »
Totale m.	545 »	354 »
Avanzamento a tutto giugno m.	483 »	326 50
Id. luglio m.	62 »	27 50

Durante l'ultima quindicina, l'avanzamento giornaliero all'imbocco sud era di metri 1.06, e nel pozzo, coi due attacchi assieme, di metri 1.25.

Ferrovie e tramvie della provincia di Torino. — La Deputazione provinciale di Torino, nell'adunanza del 27 luglio p. p., prese, fra le altre, le seguenti deliberazioni:

Facendo piena adesione al memoriale diretto al Ministero dei lavori pubblici dai Sindaci di Torino e di Settimo Torinese per rimuovere gli ostacoli dal medesimo frapposti al raccordamento della progettata linea tramviaria Torino-Settimo con quella del Canavese, mandò rassegnare gli atti relativi alla Presidenza del Consiglio provinciale per quelle comunicazioni al Consiglio che credesse del caso.

Confermò il precedente suo decreto del 6 stesso mese, col quale venne rinviata alla Società generale delle ferrovie economiche, concessionaria del *tramway* Ivrea-Santhià, la tariffa pel trasporto dei viaggiatori per essere riformata sulle basi stabilite per le altre linee di *tramways*, già in esercizio nella provincia di Torino.

In seguito alla relazione di collaudo dell'Ufficio tecnico, dichiarò nulla ostare, per parte della Provincia, acchè venga aperta al pubblico servizio la linea di *tramway* da Ivrea a Santhià.

In parziale modificazione al precedente suo decreto del 15 giugno 1882, acconsentì, in via di esperimento e per un anno, che il *maximum* della misura, a base del trasporto gratuito di fanciulli sulle linee di *tramways* esercìte dalla Compagnia generale dei *tramways* a vapore piemontesi, venga ridotta a 106 centimetri.

Avuta comunicazione del ricorso sporto al Ministero dei lavori pubblici dal Municipio di Rivarolo Canavese contro le deliberazioni della Deputazione provinciale, in ordine al tracciato e l'ubicazione della Stazione di fermata in quel Comune per la linea di *tramway* Rivarolo-Cuorgnè, dichiarò non aver più ragione e sussistere tale reclamo dopo il decreto 22 giugno u. s. della Deputazione stessa.

Ferrovia Torino-Superga. — Il Consiglio delle Strade ferrate, nella seduta di sabato scorso, approvò il progetto dell'ingegnere Agudio, insieme alla concessione al Municipio di Torino, e l'inscrizione della ferrovia di Superga nella 4ª categoria.

Si ha poi da Roma che il Consiglio dei Ministri, nella seduta del 7 corrente, in base al voto suddetto, deliberò la concessione al Municipio di Torino della ferrovia di Superga, inscrivendola in 4ª categoria.

Ferrovie dell'Alta Italia. — La Direzione dell'esercizio ha pubblicato quanto segue, in data 1° corrente:

Colla pubblicazione del presente avviso, entra in vigore la prima Appendice alla Raccolta delle tariffe Italo-Germaniche del 1° ottobre 1880, ed al 1° Supplemento del gennaio c. a.; la quale appendice contiene:

Per la G. V. — una nuova edizione della tariffa speciale pei trasporti di derrate alimentari a vagone completo in partenza dall'Italia, da sostituirsi all'edizione dell'ottobre 1880.

Per la P. V. — diverse modificazioni ed aggiunte alla nomenclatura delle merci, alle tariffe speciali comuni, n. 10, 13, 19, 20, 22 e 28, ed alla tabella delle tasse di assicurazione; la tariffa speciale n. 29 pei trasporti a vagone completo di scorza di china, da Anversa a Milano; ed un errata-corrige alla Raccolta ed al 1° Supplemento anzidetti.

La prima Appendice di cui trattasi sarà vendibile presso le principali Stazioni della rete, al prezzo di L. 0.30 per ciascun esemplare.

Ferrovie Romane — La Direzione delle Ferrovie Romane previene il pubblico che i biglietti di andata e ritorno acquistati per qualunque treno di un giorno precedente alla domenica e ad una festa riconosciuta dallo Stato, saranno validi fino al secondo treno del giorno successivo alla festa; e se le feste son due, fino al giorno susseguente alla seconda festa.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie svizzere. — Il Consiglio federale, nella seduta del 1° corr., accordò la ratifica al progetto di costruzione presentato dalla Società argoviese-lucernese della ferrovia della Seethal, però a certe condizioni, e sotto l'espressa riserva che, prima dell'esecuzione dei lavori, siano presentate ancora le prove dei mezzi finanziarii in corrispondente maniera.

Ferrovie tedesche. — Da Monaco, 2, scrivono alla *Perseveranza*:

Nella prossima riunione dei rappresentanti delle varie Direzioni delle ferrovie tedesche, verrà, tra le altre cose, discusso ed approvato il sistema dei libretti per viaggi circolari liberi, colla percorrenza di 600 chilometri, valevoli per 90 giorni. Questi libretti saranno forniti di *coupons*, ed il viaggiatore li potrà staccare, fermata per fermata, e dove meglio gli piacerà, sino a che avrà percorsi tanti chilometri, quanti il libretto gli darà diritto — Inoltre, dietro desiderio del vostro Ministro dei lavori pubblici, on. Baccarini, si sta lavorando per un orario sulla via del Gottardo, che possa essere utile agli Italiani ed a noi, con treni diretti.

In oggi la Germania possiede 34,772 chil. di ferrovie: di questi ne possiede 14,843 la Prussia, 4,272 la Baviera Stato e 629 in mani private; 2,174 la Sassonia, 1,558 il Wurtemberg; l'Alsazia e la Lorena 1,299, e 1,322 il Baden.

Ferrovie Belghe. — Leggesi nel *Sole*, del 4:

Nel Belgio si studia di imporre una certa responsabilità alla speciale Amministrazione governativa delle ferrovie, onde mettere un freno al continuo aumento di spese in questa gestione, per effetto del quale le Ferrovie che, quando furono riscattate, portavano parecchi milioni di attivo sul bilancio dello Stato, dal 1873 in poi presentano *deficit* rilevantissimi, preveduti pel corrente anno in 7 e pel venturo anno in 10 milioni di fr. (V. *sopra articolo relativo*).

Tunnel della Manica. — Un telegramma da Londra, 3, dice che la Commissione pel tunnel della Manica lo dichiarò di nessun pericolo, a condizione che si fortifichi lo sbocco, e vi si ponga una guarnigione di 7,000 uomini.

Ferrovie russe. — Sulla fede della *Neue Freie Presse*, fu annunciata l'apertura della linea Tiflis-Bakou. Ora questo giornale rettifica tale notizia, dichiarando che quella ferrovia trovasi realmente in costruzione, ma non potrà essere aperta all'esercizio che al 1° ottobre p. v. Codesta linea è specialmente destinata a sviluppare l'industria della nafta, così nei dintorni di Bakou, come nella regione che si estende all'est di Tiflis. Riguardo alla grande ricchezza delle sorgenti di nafta situate in quei paraggi, la Russia crede di poter destare una forte concorrenza agli Stati Uniti. La nuova linea presenta minore importanza pel commercio europeo.

Si è parimenti progettata una ferrovia da Tiflis ad Erivan.

Ferrovie degli Stati Uniti. — Nel primo semestre del corr. anno furono costruite negli Stati Uniti 4,415 miglia di ferrovie (miglia inglesi di 1,609 m), cioè tante quante ne furono costruite complessivamente nel primo semestre del 1880 ed in quello del 1881.

Nel 1881 si costruirono in tutto 9,358 miglia di ferrovie, e si calcola che nel 1882 se ne costruiranno non meno di 10,000 miglia.

Sonvi attualmente in esercizio circa 110,000 miglia; nel 1832 non ve ne erano che 229, nel 1842 erano 4,026, nel 1852 soli 12,908, nel 1862 appena 32,130, e nel 1872 non più di 66,171.

Il capitale impiegato, tra Azioni ed Obbligazioni, calcolandolo in media a dollari 55,000 per miglio, ammonta a circa 5 miliardi e mezzo di dollari.

Gli introiti lordi per l'anno scorso ammontarono a dollari 725,325,119; da cui dedotte le spese, rimane un utile di dollari 276,654,119.

Nel 1881 furono trasportate più di 350 milioni di tonnellate di merci ad un tasso di circa un soldo per miglio, cioè minore che in qualunque epoca precedente.

Il numero delle persone impiegate nella costruzione, manutenzione ed esercizio delle ferrovie ed industrie inerenti, è di 1,750,000, che colle loro famiglie costituiscono una considerevole parte della popolazione totale.

Ferrovie dell'Argentina. — Si ha da Buenos Aires, 8:

I lavori ferroviarii proseguono, e la locomotiva ha già salutato la città di S. Luigi. Si crede che sul finire del corrente anno, la catena di ferro delle rotaie legherà Villa de la Paz con Rosario, e che pochi mesi dopo Mendoza, addossata alle Cordigliere, potrà trovarsi a contatto del Paranà, e da Rosario inviare e ricevere prodotti per e da oltre Atlantico.

Ferrovie d'Egitto. — Un telegramma di ieri da Londra, reca che l'Inghilterra decise di costruire immediatamente una ferrovia da Ismailia al Mediterraneo.

Notizie Diverse

Lavori edilizii in Roma — Leggesi nel *Popolo Romano* del 6:

Dovendosi discutere al Consiglio comunale le operazioni fatte dai privati sul piano regolatore, è stata presentata una proposta al Comune, di comprendere cioè nel piano regolatore una passeggiata esterna da Porta Pia a S. Agnese. Questa proposta è corredata d'una relazione firmata da parecchi grandi proprietarii di quella contrada, e da due tipi dimostrativi.

Il progetto consiste nell'allargamento della via Nomentana lungo il suo lato sinistro, uscendo dalla città, tanto da ottenere una sezione larga metri 25, suddivisa in un marciapiedi per i pedoni di metri 5 sul lato destro, in una carreggiata di metri 12, ed in un viale per cavalcare di metri 8.

La Giunta municipale ha dato il suo parere in proposito. Essa osserva che questo progetto renderebbe certamente assai più amena la via Nomentana, e la convertirebbe in un passeggio assai comodo per i quartieri dell'altipiano. Però la Giunta non trova economicamente ammissibile il fare aggiunte ad un piano regolatore, che ha già assai preoccupato e il Consiglio e l'opinione generale per la sua vastità; ma, trattandosi di un abbellimento indiscutibile, lascia giudice il Consiglio sulla convenienza di accogliere la proposta degli interessati.

Questo progetto della passeggiata di porta Pia è redatto dall'ing. Francesco Barthélemy.

Il Consiglio comunale è pure chiamato a deliberare sulle opposizioni, che furono fatte dal pubblico al piano regolatore, durante l'esposizione di esso.

Condutture di acque potabili. — Il Ministero dei lavori pubblici ebbe occasione di constatare che alcune Prefetture, dando una troppo ampia interpretazione alle disposizioni che riguardano le opere idrauliche, si credevano autorizzate a rilasciare i decreti di esproriazione sotto il titolo di pubblica utilità per le opere occorrenti alle condutture d'acque potabili per uso di città e villaggi, o per la costruzione di pubbliche fontane, abbeveratoi, lavatoi e simili.

Ad ovviare agli inconvenienti che da questa interpretazione della legge derivano, il Ministero dei lavori pubblici ha rammentato, con apposita circolare alle Prefetture, che la dichiarazione di pubblica utilità per condutture di acque potabili dovrà sempre farsi per Decreto Reale, uditi il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio di Stato, e non mai per semplice decreto dei signori Prefetti.

Canale Cavour. — Il Ministro delle finanze, il quale con molto interessamento si adopera a favore della nostra prosperità economica, vera fonte della ricchezza di uno Stato, ha nominato una Commissione coll'incarico di studiare i mezzi per trarre il maggior profitto possibile dalle acque dei Canali demaniali Cavour, in rapporto, sia all'agricoltura, sia all'industria, a cui possa applicarsi la forza motrice di quelle acque.

Di questa Commissione, oltre ad alcuni uomini politici specialmente versati negli studii economici, faranno parte alcuni uomini tecnici, fra cui il benemerito comm. Sospizio, direttore dei Canali demaniali. Egli ebbe altresì dal Ministro delle finanze la speciale missione di visitare il bacino del Rodano, facendo uno studio comparato di quel regime d'irrigazione con quello vigente in Italia.

Scogliera del Lido a Venezia. — Leggesi nell'*Adriatico* dell'8:

Sul littorale dei Treporti sono cominciati i preparativi per dar esecuzione alla decretata scogliera di Lido.

Già si è costruito il fabbricato per l'Ufficio tecnico governativo, e la Società Veneta d'imprese e costruzioni pubbliche, assuntrice del lavoro, ha quasi ultimata la costruzione di due case per i suoi operaj. Si cominciò pure a portare sul luogo la ghiaia, che necessiterà per il lavoro.

Così può dirsi cominciato il periodo d'esecuzione della grande opera, dalla quale tanto beneficio attendono il porto di Lido e la laguna di Venezia: opera che costerà allo Stato non meno di tre milioni, e che è dovuta in buona parte, giova sempre ricordarlo, alla instancabile ed intelligente perseveranza del compianto senatore Berti.

Cotonificio veneziano. — Scrive l'*Adriatico* del 4:

Sentiamo che l'impresa dei lavori di costruzione del Cotonificio veneziano fu assunta dai signori Pizzo e C., i quali, spingendo con alacrità i lavori medesimi, si ripromettono di poter dare in assetto il grandioso opificio nel gennaio 1883, così che per tale epoca si possa dar principio al lavoro industriale.

Se è vero quanto ci dicono, la luce elettrica verrebbe addottata al più presto dall'Impresa stessa, allo scopo di poter lavorare anche di notte. Il sistema d'illuminazione elettrica non è però quello d'Edison, ma quello Bunsen-Brequet-Gramme; ed anzi le macchine sarebbero già state ordinate a Parigi alla Casa Brequet, col mezzo del suo rappresentante in Venezia sig. Abimelek Sutto.

Esposizione di combustibili a Milano. — Leggesi nella *Perseveranza* del 4:

Si fanno pratiche per l'attuazione del progetto d'una Esposizione industriale in Milano, di combustibili fossili e di apparecchi di combustione.

Come già annunciammo, il pensiero di tale Esposizione venne al signor ingegnere Giuseppe Colombo, il quale presentava un progetto di programma alla locale Camera di commercio. Nel suo programma l'ing. Colombo dimostrò l'utilità per l'Italia di istruire i propri industriali sul valore assoluto e relativo dei diversi combustibili fossili, sugli apparecchi e sistemi con cui riconoscerne facilmente i caratteri, nonchè sul modo di trarre da ciascuna qualità il più grande profitto possibile.

Molti proprietarii di miniere avrebbero già fatto adesione al progetto di tale Esposizione.

Buste da lettere inviolabili. — La Direzione generale delle Poste ha pubblicato quanto segue:

Si reca a notizia del pubblico che, in virtù del R. Decreto 15 giugno 1882, n. 863, pubblicato nel Foglio ufficiale del 22 luglio p. p., n. 171, tutti gli Ufficii postali del Regno sono autorizzati ad accettare, per essere raccomandati, lettere e pieghi chiusi nelle buste dette *inviolabili excelsior*, d'invenzione del signor Antonino Corradi, di Palermo.

Le buste suddette sono chiuse da tutti i lati con una gomma speciale e con un bollo a secco.

Si vendono, per cura dell'inventore, presso i principali negozii di cartoleria e spacci di generi di privativa, ove si troverà pure la gomma speciale per chiuderle.

Il bollo a secco può portare un motto qualunque, od il

nome del mittente, oppure semplici iniziali. Non dovrà eccedere in altezza 16 millimetri, nè essere inferiore a 12, e sarà sempre contornato da un ordine di palline simili a quelle già impresse nei lati delle buste.

Le buste Corradi sono munite della marca di fabbrica, uguale a quella impressa sul modello esistente negli Ufficii postali.

Coll'adozione delle buste Corradi non s'intende però abolito il sistema attuale di suggellamento delle raccomandate colla ceralacca, ed il pubblico è libero di valersi a suo talento di queste o delle buste Corradi suddette.

Nulla è innovato circa il sistema di suggellamento delle lettere *assicurate con dichiarazione di valori.*

Onorificenze. — Su proposta del Ministero dei lavori pubblici, sono state conferite le seguenti onorificenze nell'Ordine della Corona d'Italia:

Cavalieri: Ropolo cav. Alessandro, ispettore delle Ferrovie dell'Alta Italia.
Bellis Edoardo, id. id.
Sartoris Pietro, id. id.
Toppia ing. Enrico, id. id.
Stanzani ing. Francesco, id. id.
Bertoldo ing. Giuseppe, id. id.
Fadda ing. Stanislao, id. id.
Coppola Raffaele, ispettore-capo nelle Ferrovie Romane.
Dainelli Giuseppe, ingegnere id.
Gabet Alessandro, ispettore id.
Tondelli Carlo, id. id.
Silvestri dott. Luigi, id. id.
Gatti ing. Domenico, ingegnere-capo nelle Ferrovie Meridionali.
Salvati ing. Michele, capo-sezione id.
Ambrosini ing. Filippo, direttore dell'Officina ferroviaria di Foggia.
Dura Diego, ingegnere di 1ª classe del Genio civile.
Greco Ignazio, id. 2ª id.
Galloni Emilio, id. 3ª id.
D'Angelo Tommaso, id. emerito del Genio civile.

Ufficii telegrafici. — Il 3 corrente in Roccastrada (prov. di Grosseto) venne aperto un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Esperimenti telefonici. — A provare come le comunicazioni telefoniche si possano ottenere anche a grandi distanze, naturalmente con opportuni apparecchi, riportiamo il seguente brano del *Débats:*

Esperienze coi diversi sistemi di telefoni sono perfettamente riuscite da Vienna a Monaco, su una distanza di 250 chilometri; da Berlino ad Amburgo sopra una lunghezza del filo di 288 chilometri; da Parigi a Digione su una distanza di 341; da Parigi a Bruxelles su una distanza di 314; e su una distanza di 353 da Parigi a Nancy.

Gli eccellenti sistemi che sono riusciti verranno sottomessi ancora, fra uno o due mesi, ad una prova definitiva. Difatti si prendono delle disposizioni all'Esposizione di elettricità a Monaco per fare delle esperienze sulla linea da Monaco a Dresda, la cui distanza è di 555 chilometri.

Scrivono poi dall'America che si fanno in questo momento delle esperienze fra Boston e Provvidenza (circa 60 chilometri), allo scopo di determinare il miglior sistema per sottrarre i fili telefonici all'induzione delle linee vicine. Il sistema che si conta adottare è molto semplice.

Si riuniranno queste due città con un tubo di piombo, nel quale si metteranno 21 fili di rame. Dieci di essi saranno intrecciati gli uni attorno agli altri, in modo da formare una corda unica. Dieci altri saranno ricoperti di una foglia di stagno, ed il ventunesimo rimarrà isolato col suo involucro di cotone.

Treno corazzato. — Lo *Standard* così parla di un treno corazzato, di cui si sono serviti testè gl'Inglesi in una ricognizione verso il Campo di Arabì:

Questa fortezza mobile, dice il corrispondente, è composta di vagoni protetti da corazze metalliche: la locomotiva è posta nel mezzo; sul primo vagone è collocato un cannone Nordenfield, mentre tre cannoni Gatling si trovano appostati dietro l'ultimo vagone. Uno degli altri vagoni, costrutto per portare un peso considerevole, contiene due cannoni da campagna. Il treno può contenere tre Compagnie di fanteria di marina.

Il personale e l'equipaggio permanente del treno sono composti di duecento uomini scelti. Sul treno c'erano cartuccie da mina, apparecchi elettrici e tutti gli altri ordigni necessarii alla distruzione o al collocamento delle ruotaie; e la prima spedizione, la quale ha fatto le sue prove sulle rive del Nilo, è stata diretta allo scopo di impadronirsi del punto di congiunzione delle ferrovie a due miglia dal Campo di Arabì, punto che si intendeva fortificare ed occupare in maniera permanente. Tuttavia il tentativo è andato fallito, perchè la linea era tagliata al di qua del punto che si voleva raggiungere.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nella scorsa settimana, i valori ferroviarii non escirono dall'oscurità in cui sono tenuti da lungo tempo, e quasi tutti non oltrepassarono la cerchia del nominale. Ne diamo i prezzi come ricordo. Le Azioni della Società delle Ferrovie Meridionali ebbero qualche denaro a 455 e 456; le Obbligazioni a 277, i Boni a 537. Le Palermo-Trapani rimasero stazionarie a 277.50 quelle di prima emissione, ed a 271.50 le altre di seconda emissione. — Le Pontebbane invariate sul 426.50; le Azioni Ferrovie Romane trovarono scarso denaro a 118.50 e 117.50.

A Parigi, le Azioni Lombarde si negoziarono a 295 e 293.75; le Obbligazioni relative a 280 e 282; le Vittorio Emanuele a 279 e 281; le Azioni delle Ferrovie Romane a 120.

ESTRAZIONI

Debito pubblico — Distinta delle Obbligazioni al portatore create con la legge 26 marzo 1849 (legge 4 agosto 1861, elenco D, n. 5), comprese nella 67ª estrazione, che ha avuto luogo in Roma il 31 luglio 1882.

Numeri delle cinque prime Obbligazioni con premio.

Estratto I, N. 1131, col premio di L. 36,865.
» II, N. 3514 col premio di L. 11,060.
» III, N. 7280, col premio di L. 7,375.
» IV. N. 19484, col premio di L. 5,900.
» V. N. 3492, col premio di L. 640.

(Seguono i numeri delle susseguenti Obbligazioni estratte senza premio).

Le suddette Obbligazioni cesseranno di fruttare con tutto settembre 1882 a beneficio dei proprietarii, ed il rimborso dei capitali rappresentati dalle medesime, in un coi premii assegnati alle cinque prime estratte, avrà luogo a cominciare dal 1° di ottobre 1882, contro la restituzione delle Obbligazioni corredate dalle cedole dei semestri posteriori a quello che scade il 30 settembre 1882, aventi i numeri dal 68 al 73 inclusive.

Avvisi d'Asta

Il 16 corr., presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Torino, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto per la fornitura di 20,657 chilog. di acciaio fuso in filo, lamiera, verghe e nastro, in diminuzione della comples-

siva somma di L. 20,607.30, così ridotta pel ribasso già offerto. Consegna entro 60 giorni. Deposito cauzionale L. 2,300 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione medesima, si procederà pure al definitivo deliberamento dell'appalto della fornitura di 22,500 chilog. di acciaio fuso in verghe, in diminuzione del complessivo importo di L. 18,074.27, così ridotto pel ribasso già offerto. Consegna entro 70 giorni, in 2 rate eguali: la 1ª entro 40 giorni, la 2ª nei rimanenti 30. Deposito cauzionale L. 2,000 come sopra.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Prefettura di Ferrara, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto del ripristinamento con sistemazione della banca e sottobanca all'esterno del froldo Fossadalbero sul Po, della lunghezza di m. 1,879, sul prezzo di L. 47,869.80, così ridotto pel ribasso già offerto.

— Il 18 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Foggia, si terrà un'asta per l'appalto della manutenzione di 6 tronchi stradali nella provincia, per il complessivo annuo canone di L. 52,413. Manutenzione per 6 anni dal giorno della consegna. Deposito interinale L. 13,000, oltre L. 700 per spese d'asta e contratto, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione medesima, si terrà pure un'asta per l'appalto della manutenzione d'altri due tronchi stradali nella provincia, per il complessivo canone annuo di L. 36,797.90. Manutenzione come sopra. Deposito interinale L. 9,000, oltre L. 600 per le spese d'asta e contratto, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione medesima, si terrà pure un'asta per l'appalto della manutenzione di altri 7 tronchi stradali, per l'annuo canone di L. 51,950.78. Manutenzione come sopra. Deposito interinale L. 13,000, oltre lire 700 per spese d'asta e contratto, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione medesima, si terrà pure un'asta per l'appalto della manutenzione dei tronchi stradali Foggia-Cerignola) Cerignola-Laveno, Cerignola-Manfredonia e Manfredonia-Foggia, della complessiva lunghezza di m. 128,201.69. Manutenzione come sopra. Deposito interinale L. 28,060, oltre L. 1,500 per spese d'asta e contratto, in numerario o rendita D. P.

— Il 19 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Verona, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un ponte sull'Adige a Ponton, diviso in due lotti: 1° opere di terra e muratura per il presunto importo di L. 57,950; 2° opere metalliche per L. 109,990. Lavori da eseguire in 150 giorni dalla consegna pel 1° lotto; e pel 2° lotto, 150 giorni per le provviste e mesi 4 per la montatura delle travate. Deposito interinale L. 3,000 pel 1° lotto, e L. 5,500 pel 2°; cauzione definitiva rispettivamente lire 6,000 e L. 11,000: tutte in numerario o rendita D. P.

— Il 20 detto mese, presso il Municipio di Nicastro (prov. di Catanzaro), si terrà una seconda asta (deserta la prima), per l'appalto dei lavori di sistemazione di una parte del tronco del torrente Piazza a monte dell'abitato di Nicastro e del burrone Macinelli, per il presunto importo di L. 175,000. Lavori da eseguire entro 18 mesi dalla consegna. Deposito interinale L. 12,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in moneta, o biglietti bancarii o rendita D. P.

Appalti deliberati.

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto la costruzione di un ponte-cavalcavia di m. 23.250 sulla ferrovia Avellino Benevento.

G. PASTORI *Direttore-proprietario, responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

28ª Settimana. — *Dal 9 al 15 luglio* 1882.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Rete Adriatica e Tirrena			
Prodotti settimanali 1882	1,575.—	426,029.89	270.50
Settimana corrisp. nel 1881.	1,446.—	411,458.10	284.55
Differenze nei prodotti della settimana 1882. . . .	+129.—	+ 14,571.79	— 14,05
Introiti dal 1° gennaio 1882	1,525.92	12,347,657.73	8,091 94
Introiti corrisp. nel 1881	1,446.—	12,632,869.56	8,736 42
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1882 . . .	+ 79.92	— 286,211.83	— 644.48
Rete Calabro-Sicula			
Prodotti settimanali 1882.	1,338.—	160,771.11	120.16
Settimana corrisp. nel 1881.	1,307.—	179,622.44	137.43
Differenze nei prodotti della settimana 1882	+ 31.—	+ 18,851.33	+ 17.27
Introiti dal 1° gennaio 1882.	1,338.—	6,035,907.92	4,511.14
Introiti corrisp. nel 1881 .	1,285.62	5,971,523.07	4,641.86
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1882	+ 52.38	+ 64,384.85	— 133.72

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di giugno 1882
(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	33,456,10	13,478,85	8,834,53
Piccola Velocità	10,343,68	549,85	3,622,01
Totali . . .	43,799,78	14,028.70	12,456,54

Strade Ferrate Romane

20ª Settimana — *Dal 14 al 20 maggio* 1882.
colla deduzione dell'Imposta Governativa.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,686	620,240.45	19,182.15
Settimana corrisp. del 1881.	1,681	646,831.78	20,032.97
Differenza (in più . . .	5	—	—
Differenza (in meno . . .	—	26,591.33	850.82
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 29 aprile 1882 .	1,681.273	12,015,601.27	18,632.54
Periodo corr. 1881	1,681.000	12,372,308.49	19,188.80
Aumento	273	—	—
Diminuzione	—	356,707.22	556.26

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

PRODOTTI del mese di gennaio 1882.
(depurati dalle tasse governative).

QUALITA' DEI TRASPORTI	Linea Vicenza-Schio Importo	Linea Treviso-Vicenza e Padova-Bass. Importo	Linea Conegliano-Vittorio Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori . . .	9,350.09	29,922.71	2,694.81	41,997.61
Bagagli e cani . .	74.58	383.01	36.82	494.41
Merci a grande vel.	731.65	5,078.71	425.96	6,239.32
Merci a piccola vel.	9,002.94	28,821.91	3,052.10	40,876 95
Introiti diversi . . .	440.35	756.77	276.50	1,503.62
Totale . . .	19,632.61	64,993.11	6,486 19	91,111,91

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Romane volendo procedere alla costruzione di due Magazzini per le Merci alla Stazione di Roma apre una gara a schede segrete fra coloro che volessero concorrere all'accollo di tali lavori.

Il Capitolato, d'appalto registrato a Firenze il 27 luglio corrente al N. 3189, ed al quale sono unite due tavole di disegni, sarà ostensibile nell'Ufficio dell'Ingegnere Capo del servizio del Mantenimento in Firenze (Stazione di S. M. Novella) ed in quello dell'Ingegnere Capo della 3ª Sezione in Roma (Stazione Centrale).

Ogni concorrente, per essere ammesso alla gara, dovrà depositare nella Cassa Centrale dell'Amministrazione in Firenze, o presso il Gestore di Roma, a titolo di cauzione provvisoria, la somma di L. 6000 in danaro o in rendita del valore corrispondente al corso del giorno, in Cartelle del Debito Pubblico Italiano al portatore, od in titoli della già Società delle Strade Ferrate Romane direttamente garantiti dallo Stato.

Ogni concorrente dovrà presentare alla Direzione Generale la sua offerta firmata, redatta in carta da bollo di una lira, con la indicazione del ribasso offerto, non più tardi delle ore 12 meridiane del giorno 14 Agosto.

La busta sigillata contenente l'offerta dovrà, oltre la firma del concorrente, portare l'indicazione esterna:

Offerta per la costruzione dei Magazzini Merci a Roma.

L'Amministrazione si riserva piena libertà di scegliere fra gli offerenti, quello che crederà preferibile sotto tutti i rapporti, quand'anche questi non avesse offerto il maggior ribasso, e ciò senza alcun obbligo di dichiararne i motivi; essa si riserva del pari la facoltà di rifiutare anche tutte le offerte, volendo restare perfettamente libera.

L'aggiudicazione definitiva dell'accollo s'intende però subordinata alla sanzione del R. Governo.

Firenze, 31 Luglio 1882.

LA DIREZIONE GENERALE.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO
Vendita di Materiali fuori d'uso

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA, PISTOIA e SAMPIERDARENA:

ACCIAIO vecchio in guide e ritagli di guide	Chilogr.	93,700	circa
FERRO vecchio in pezzi grossi e piccoli e in guide e ritagli di guide .	»	3,737,400	»
GHISA vecchia da rifondere in oggetti diversi rotti	»	632,900	»
ROTTAMI d'acciaio e ferro in lingue o punte e cuori per crociamenti	»	2,200	»
TORNITURA e limatura d'acciaio	»	14,500	»
CASSETTE d'eccentrica, sistema Wild: N. 50, composte di ferro e ghisa	»	11,750	»
PIATTAFORMA da m. 12, sistema Südbahn composta di ferro, ghisa, acciaio e bronzo	»	21,580	»

LAMIERA di ferro inservibile, tornitura e limatura di ferro, zinco e bronzo da rifondere. — Quantità diverse.

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **16 agosto 1882.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 18 successivo alle ore 2 1[2 pom.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell' aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano le 500 tonnellate, sarà accordato per l'esportazione un giorno di più per ogni altre 50 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di GENOVA, BRESCIA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 27 luglio 1882.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

COSTRUZIONI METALLICHE E FONDERIA

G. ROCHETTE E C.

TORINO, via Cigna, N. 1. — VALDOCCO

Macchine varie — Turbine — Ruote idrauliche — Trasmissioni — Caldaie a vapore — Torchi idraulici — Torchi da vino — Pompe — Getti in ghisa.

Lavori per Strade ferrate e Imprese di costruzioni — Scambi e crociamenti — Ruote di Vagoni — Vagonetti — Piattaforme — Ponti — Tettoie, ecc. ecc.

Macchine per Cartiera e Ceramica

Ufficio tecnico per studii, progetti ed impianti

Materiale d'occasione: Macchine fisse, locomotive, locomobili, caldaje, piattaforme, grù, pompe centrifughe e Letestù, ecc.

In seguito alla Convenzione preliminare in data 22 aprile 1881, ratificata e resa esecutoria dall'Assemblea generale straordinaria (del 18 giugno 1881) degli Azionisti dell'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni Metalliche:

Gli Stabilimenti Meccanici di Savona

DELLA DITTA

GALOPIN-SUE, JACOB E C.

sono diventati di proprietà assoluta della

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA

DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta e rappresentata dal sig. comm. ing. A. COTTRAU ed avente la sua Sede e Direzione in Napoli, 24, Via Medina.

Dall'Art. 5 della suddetta Convenzione 22 Aprile 1881, risulta anche che isigg. *P. De Saugy, A. Galopin-Süe e L. Jacob* già Socii ed unici rappresentanti della Ditta *A. Galopin-Süe, Jacob e C.* si sono interdetti formalmente per uno spazio minimo di tempo di cinque anni di assumere direttamente od indirettamente od anche d'interessarsi in qualsiasi Impresa od appalto relativo a *Ponti, Tettoie, fondazioni all'aria compressa, caldaie e materiale mobile, fisso, di armamento per ferrovie e Tramways.*

SOCIETÀ NAZIONALE

DELLE

OFFICINE DI SAVIGLIANO

COSTRUZIONE E RIPARAZIONE

DI MATERIALE MOBILE E FISSO PER FERROVIE E TRAMVIE

Ponti, Tettoie e Costruzioni Meccaniche

MEDAGLIA D'ORO ALL'ESPOSIZIONE DI MILANO

Indirizzare la corrispondenza alla Direzione in Savigliano od all'Ufficio in Torino, 67, Corso Vittorio Emanuele II.

FONDERIA E COSTRUZIONI IN FERRO

TORINO — VIALE STUPINIGI, 3

COURTIAL E C.ia

(Già Socio del fu cavaliere G. ROCHETTE)

Getti ghisa di qualunque genere, sino a 10 tonn. di peso eseguiti dietro modelli o disegni.

Costruzione di Materiale per Strade Ferrate, Tramvie e Imprese Costruttrici — Tettoie — Ponti — Ggru da pesi — Cavalletti per alzare locomotive — Gru idrauliche — Serbatoj in lamiera — Cancelli in ferro. — Parapetti — Segnali a distanza — Vagonetti in ferro ecc. ecc. — Macchine varie.

D'OCCASIONE: Macchine fisse, locomobili, caldaie, e materiali vari.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Firenze, 13.

ANNO XV. Mercoledì 16 Agosto 1882. N. 33.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — Torino.

STRADE FERRATE ROMANE

RELAZIONE *della cessata Amministrazione sociale sul Bilancio consuntivo* 1881, *letta all'Assemblea generale del* 28 *giugno* 1882.

(Continuazione — Vedi N. 32).

II. — *Movimento o prodotto sulla rete sociale* (seguito).

Nell'anno 1881 vennero trasportate a piccola velocità tonnellate 1,369,000, mentre nel 1880 se ne trasportarono 1,365,950; e calcolate le differenze sui diversi generi di merci trasportate, cioè L. 120,924 in aumento e L. 117,874 in diminuzione, ne risulta l'aumento effettivo di tonn. 3,050. In queste cifre non sono però compresi i trasporti per conto della Società, in tonn. 50,584 pel 1880, e 71,358 pel 1881.

I carboni, i legnami da costruzione, i laterizii, la calce, i metalli lavorati, i prodotti minerali e industriali, gli stracci, ecc., furono trasportati in maggior quantità nel 1881 che nel 1880; mentre ebbero un movimento minore le granaglie, i metalli greggi, ecc.

Nell'insieme però l'aumento fu maggiore della diminuzione, per cui le merci a piccola velocità trasportate nel 1880 erano di un peso inferiore di tonnellate 3,050 a quello trasportato nell'anno seguente.

Il prodotto totale delle merci a piccola velocità essendo risultato pel 1881 di lire 11,305,320. 74, che corrisponde a lire 6,991. 54 per chilometro lineare, superò quello del 1880, che era di lire 11,005,174.62, per lire 300,146. 12; ciò che equivale ad un aumento chilometrico di lire 185.62 sulla corrispondente media di lire 6,805. 92 ottenuta nell'anno precedente.

La tabella sottoposta indica il numero delle carrozze e dei capi di bestiame trasportati nel 1880 e nel 1881 a piccola velocità.

Vi fu diminuzione in questo ultimo anno di trasporti di cavalli e di bestiame tassato per capi; crebbe invece il trasporto del bestiame a vagone completo, ed insieme crebbe il prodotto, che da lire 73,218. 93 salì a lire 90,378.12.

	1880	1881	in più nel 1881	in meno nel 1881
Carrozze e carri a 2 o a ruote . . N.	454	1,141	687	»
Bestiame: Cavalli in vagone scuderia . . »	474	240	»	234
Bestiame: Quantità tassate per capo . . »	4,476	3,979	»	497
Bestiame: Idem per vagone completo »	65,544	66,844	1,300	»

Riassumendo i risultati dei trasporti eseguiti a piccola velocità, si hanno le seguenti differenze:

Introito lordo complessivo ottenuto
nel 1881 . . . . L. 11,436,994.41
nel 1880 . . . . » 11,078,393.55

Aumento pel 1881 L. 358,600.86

Introito come sopra per chil.[c] di rete sociale
nel 1881. . . . . L. 7,072.97
nel 1880. . . . . » 6,851.20

Aumento a chilometro lineare nel 1881 L. 221.77

Ammontarono questi introiti nel 1881 a lire 151,069.65, nel 1880 a lire 125,874.04: aumento verificatosi nel 1881 lire 25,195.61.

Totale dei prodotti del traffico al 31 dicembre 1881. . . . . L. 31,340,973.24
Detti al 31 dicembre 1880. . . . » 30,064,827.81

Differenza a favore dei prodotti del 1881 L. 1,276,145.43

Prodotto chilometrico-lineare del 1881	L.	19,382.17
Detto del 1880	»	18,592.96
Differenza in più nel 1881	L.	789.21

Prodotto per chilometro-treno del 1881	»	4.8713
Detto del 1880	»	4.6816
Aumento nel 1881	L.	0.1898

I prodotti fuori traffico furono i seguenti:

1880 . . . . L. 407,552.70
1881 . . . . L. 400,482.61

Quindi questo cespite d'entrata fu minore nel 1881 di lire 7,070.69.

III. — *Costo dell'esercizio della Rete sociale.*

Nei prospetti che seguono si trovano riassunte tutte le spese di esercizio della rete sociale eseguite nell'anno 1881, ponendole a riscontro di quelle corrispondenti dell'antecedente anno 1880, onde determinare chiaramente ogni differenza.

Seguendo il sistema dell'anno decorso, nel primo di essi prospetti sono state indicate le spese ordinarie e le straordinarie, ed il loro complessivo ammontare, dividendole fra la rete italiana e quella romana.

Nel secondo si distinsero le spese sì ordinarie che straordinarie, riunite per ciascun Servizio, a confronto delle rispettive cifre del 1880.

Delle differenze risultanti leggonsi, dopo i suddetti prospetti, le dovute giustificazioni.

SPESE DI ESERCIZIO RIPARTITE PER RETE

Spese Ordinarie.

ANNI	RETE ITALIANA			RETE ROMANA			RETI RIUNITE		
	Totale	Per chilomet. lineare	Per chil. treno	Totale	Per chilomet. lineare	Per chil. treno	Totale	Per chilomet. lineare	Per chil. treno
1880	13,771,857.92	10,593.73	2.79	4,664,263.53	14,713.76	3.12	18,436,121.45	14,401.43	2.87
1881	14,623,851.66	11,249.11	2.98	4,731,312.69	14,925.27	2.24	19,355,164.35	11,969.78	3.01
Differenza nel 1881 più	851,993.74	655.38	0.19	67,049.16	211.51	»	919,042.90	568.35	0.14
Differenza nel 1881 meno	»	»	»	»	»	0.88	»	»	»

Spese Straordinarie.

ANNI	RETE ITALIANA			RETE ROMANA			RETI RIUNITE		
	Totale	Per chilomet. lineare	Per chil. treno	Totale	Per chilomet. lineare	Per chil. treno	Totale	Per chilomet. lineare	Per chil. treno
1880	1,337,610.16	1,028.93	0.27	588,057.59	1,855.07	0.39	1,925,667.75	1,190.88	0.30
1881	1,948,549.49	1,498.87	0.40	311,615.56	983.01	0.20	2,260,165.05	1,397.75	0.35
Differenza nel 1881 più	610,939.33	469.94	0.13	»	»	»	334,497.30	206.87	0.05
Differenza nel 1881 meno	»	»	»	276,442.03	872.06	0.19	»	»	»

Spese Ordinarie e Straordinarie Riunite.

ANNI	RETE ITALIANA			RETE ROMANA			RETI RIUNITE		
	Totale	Per chilomet. lineare	Per chil. treno	Totale	Per chilomet. lineare	Per chil. treno	Totale	Per chilomet. lineare	Per chil. treno
1880	15,109,468.08	11,622.66	3.06	5,252,321.12	16,568.83	3.51	20,361,789.20	12,592.31	3.17
1881	16,572,401.15	12,747.98	3.38	5,042,928.25	15,908.28	2.44	21,615,329.40	13,367.53	3.36
Differenza nel 1881 più	1,462,933.07	1,125.32	0.32	»	»	»	1,253,540.20	775.22	0.19
Differenza nel 1881 meno	»	»	»	209,392.87	660.55	1.07	»	»	»

Amministrazione generale. — Le spese di Amministrazione generale, che nel 1880 furono di L. 1,688,112. 91, nel 1881 ascesero alla cifra di L. 1,832,453. 07, colle differenze in più di L. 144,340.16 sul totale di L. 89. 26 su ogni chilometro di rete sociale, e di 0.022 per ogni chilometro di treno percorso nel 1881.

Le ragioni principali di tale aumento di spesa sono le seguenti:

L'applicazione della seconda parte dei nuovi organici del personale, andati in vigore nell'anno precedente;

I lavori straordinarii eseguiti dal personale dell'Amministrazione generale in varie occasioni, e più specialmente da quello della Ragioneria per le statistiche, le tariffe, il servizio dei titoli, ecc.;

Il pagamento di alcune spese legali, e di indennità per incendii;

Infine il maggior contributo alla Cassa-Pensioni, naturale conseguenza dell'accresciuto numero d'impiegati che fanno parte di quella istituzione, e degli aumenti delle loro paghe per la suindicata applicazione dei nuovi organici.

Movimento e Traffico — L'ammontare delle maggiori spese sostenute da questo Servizio nell'anno 1881 riguarda specialmente il personale degli Ufficii, delle Stazioni e dei treni, per le variazioni introdotte negli organici, il nolo dei veicoli appartenenti ad altre Amministrazioni, ed altri titoli i quali hanno sempre una valida giustificazione nell'aumentarsi successivo del traffico. Per questa causa, e nell'interesse del servizio, furono assunti nuovi impiegati, e s'incontrarono nuove spese per rimpiazzi e per indennità; e fu pel crescente lavoro che, ne' primi mesi dell'anno 1881, vennero adoperati dei carri estranei, fino all'arrivo del nostro nuovo materiale.

Tutte queste maggiori spese, come risulta dai quadri precedenti, costituiscono una somma di lire 484,800. 02 in più a paragone dell'anno 1880. Avvertesi però che in tale somma figurano per lire 80,000 circa le spese di manovre colle locomotive dei treni, che nei bilanci precedenti erano iscritte fra quelle del Servizio della Trazione.

Telegrafi. — Il Servizio dei telegrafi ha speso nel 1881 lire 12,378. 43 più che nel 1880.

Se l'aumento di N. 41,956 telegrammi non giustificasse pienamente l'aumento di spesa, sarebbe da osservarsi che per l'ampliamento dell'organico del personale di questo Servizio furono spese lire 14,181. 09: ciò che porterebbe alla conseguenza che in altri articoli del bilancio si ebbe l'economia di L. 1,802. 66.

Inoltre, se i 670,989 telegrammi di strada ferrata fossero stati trasmessi sui fili dei RR. Telegrafi, e quindi tassati e pagati a tariffa ordinaria, ognuno di essi sarebbe costato in media L. 2.08; mentre effettivamente, valutato l'utile incassato pei telegrammi privati che ammontò a L. 138,562.41, l'Amministrazione spese soltanto lire 0.33 per ogni dispaccio ferroviario, ottenendo dal fatto di possedere delle linee telegrafiche in proprio un vantaggio anche maggiore dell'anno decorso, nel quale i telegrammi di servizio, se fossero stati spediti sulle linee governative, sarebbero costati lire 2.04.

Mantenimento e Sorveglianza della via. — Il consumo dei binarii sensibilmente superiore a quello dei precedenti anni sulle linee della rete, ha reso necessaria per questo titolo una maggiore spesa, e quindi si ebbe un aumento di lire 570,499.99 su quella corrispondente dell'anno 1880.

Un altro aumento di L. 119,671. 85 è dovuto ai lavori di difesa alla Magliana ed al Paglia, alla sostituzione di ponticelli in ferro a quelli in ghisa della linea Firenze-Livorno, ai rinforzi eseguiti al ponte sul torrente Farfa, ai lavori di rivestimento eseguiti alle gallerie di Magione e della Rossa, a quelli provvisorii sul torrente Rustico per la caduta del ponte, avvenuta in causa di alluvione nel mese di ottobre, e ad altri simili lavori.

In complesso, si ebbe una spesa di L. 7,374,264. 25, la quale superò di lire 859,194.93 quella dell'anno 1880.

Materiale mobile e Trazione. — Quantunque la percorrenza utile delle macchine locomotive sia stata maggiore nel 1881 di quella del 1880, le spese del Servizio della trazione e del materiale mobile sono risultate inferiori.

Questo fatto si deve per L. 80,000 circa alle spese di manovra colle macchine dei treni, che nell'anno 1881 furono addebitate al Servizio del Movimento, come si è indicato nella pagina precedente. E pel resto, alle economie ottenute sul combustibile, al minor prezzo dell'olio e del grasso, e in massima parte poi all'acquisto di materiale mobile fatto nell'anno 1881, per cui furono impiegate minori quantità di materie per ricostruzione di carri, essendosi invece le Officine occupate maggiormente della manutenzione dei veicoli in generale.

La minore spesa fu di lire 247,173. 34 pel totale, e di lire 0,041 circa per chilometro-treno.

Il consumo del combustibile e il dettaglio delle spese per il 1881 vedonsi nei quadri annessi.

DETTAGLIO delle spese del Servizio della Trazione e del Materiale mobile fatte nell'anno 1881.

INDICAZIONE DEI CONTI	CHILOMETRI-TRENI 6,433,806		
	Spose nette	per 0/0	per chilometro treno
Condotta	955,394.82	15,447	0,1485
Combustibile	1,907,043.75	30,834	0,2964
Servizio dell'acqua . . .	91,773.07	1,484	0,0143
Illuminazione ed ungimento locomotive	368,526.34	5,958	0,0573
Ungimento, pulitura e piccolo mantenimento dei veicoli	261,354.58	4,226	0,0406
Riparazione locomotive .	734,594.95	11,877	0,1142
Id. vetture . .	394,996.39	6,386	0,0614
Id. vagoni . .	422,525.06	6,831	0,0656
Spese generali	1,048,763.14	16,957	0,1630
Totale L.	6,184,972.10	100,000	0,9613

N.B. Nel percorso suddetto non è compreso quello fatto con treni materiali per conto Magazzino in chilom. 24,892, nè il servizio complementare.

COMBUSTIBILI consumati nell'anno 1881 *per l'alimentazione delle locomotive.*

QUALITA'	QUANTITÀ	PREZZO medio		IMPORTO
Carbone fossile in pani . . . K.	55,661,249	per ogni tonnellata	32,9584	1,834,508.82
Coke	8,237,969		28,1483	231,884.94
Carbone in polvere	890,020		26,5660	23,644.26
Lignite	14,274,340		10,3119	147,200.46
Legna di quercia da ardere	10,584,820	per ogni stero	4,0434	42,596.74
Id. di traver. vecchie	3,002,230		3,5270	10,589.02
Id. zeppe vecchie .	24,300		1,7675	42.95
Id. in frantumi .	66		2,9470	194.50
Ciocchi di stipa .	2,063		3	6,189.00
Fasci di stipa . N.	162,944	0/0	8,9684	14,613.50
			(1) TOTALE L.	2,311,464.19

(1) Questa spesa supera quella di L. 1,907,043.75 addebitata al Servizio della Trazione nelle spese dell'anno, perchè essa comprende anche quella del combustibile per le manovre e per i treni materiali addebitati al Servizio del Movimento e del Mantenimento, nonchè quella del combustibile consumato per l'esercizio delle linee Pisa-Collesalvetti, Terontola-Chiusi, Falconara-Ancona e Ponte Galera-Fiumicino.

SOCIETÀ ANONIMA

DELLE

STRADE FERRATE ROMANE

IN LIQUIDAZIONE

La Commissione liquidatrice, volendo, ai sensi dell'articolo 7 delle norme deliberate dell'adunanza generale degli azionisti nel dì 27 ottobre 1881, provvedere al modo di eseguire la presentazione delle Azioni comuni, trentennarie e privilegiate (senesi) della Società, per gli effetti della Convenzione di riscatto del 17 novembre 1873, dell'Atto addizionale del 21 novembre 1877, e della Convenzione 26 aprile 1879, approvate con la legge del 29 gennaio 1880, n. 5249 (serie 2ª), ha, previo accordo col R. Governo, deliberato e stabilito il presente

Regolamento:

Art. 1. La presentazione delle *Azioni comuni, trentennarie e privilegiate* (*senesi*) della Società delle Strade Ferrate Romane, ora in liquidazione, comincierà col giorno 2 (due) settembre 1882, e sarà proseguita, fino a nuova disposizione, nei giorni di *martedì, giovedì* e *sabato* di ciascuna settimana successiva, esclusi i giorni 10 e 25 di ciascun mese, ed i festivi.

Art. 2. Le Azioni stesse dovranno essere presentate alla Commissione liquidatrice, nel luogo di sua residenza, in *Firenze, piazza dell'Unità Italiana* (*già piazza Vecchia di Santa Maria Novella*), *n.* 7, per essere ricevute secondo l'ordine della presentazione.

L'Ufficio di presentazione e ricevimento delle Azioni sarà aperto dalle ore 10 antim. alle 2 pom. in ciascuno dei giorni indicati nell'art. 1.

Quando, in seguito della effettuata presentazione di un considerevole numero di Azioni, non sia più necessario di tenere permanentemente aperto l'Ufficio stesso, com'è detto all'art. 1, la Commissione si riserva di indicare con apposito avviso in qual giorno di ciascun mese successivo potrà farsi la presentazione.

Art.. 3. Le Azioni presentate saranno accompagnate da due distinte eguali, le quali verranno fornite agli esibitori dall'Ufficio della Commissione liquidatrice.

Le distinte saranno in carta bianca per le Azioni comuni, in carta gialla per le Azioni trentennarie, ed in carta cerulea per le privilegiate (senesi).

L'esibitore dovrà apporre la data e la propria sottoscrizione in ciascuno dei due esemplari della distinta, dichiarandovi il suo domicilio eletto in Firenze.

Le Azioni dovranno essere presentate a foglio spiegato, firmate dal presentatore col nome, cognome e la paternità, disposte e notate nei due esemplari di ciascuna distinta, per ordine rigorosamente numerico, dal numero più basso al più alto.

Le Azioni non saranno accettate, se siano già state comprese nelle estrazioni per l'ammortamento, e dovranno essere corredate di tutti i loro *couponi*, cioè: le *Azioni comuni* a cominciare da quello scaduto il 1° *aprile* 1866, e quelle *privilegiate* e le *trentennarie* da quello scaduto il 1° *ottobre* 1866.

Art. 4. Le Azioni, di che all'articolo precedente, verranno tosto annullate mediante trafojo e previo riscontro esatto dei numeri, in presenza dell'esibitore e di uno dei componenti la Commissione liquidatrice o di un incaricato della medesima. Compiuto l'annullamento delle Azioni presentate, verrà rilasciato all'esibitore uno scontrino munito del suggello ordinario e del bollo a secco della Commissione liquidatrice, contrassegnato col numero della relativa distinta e indicante la quantità e la qualità delle Azioni presentate.

Art. 5. Allorchè, in seguito delle operazioni di verifica delle Azioni presentate, da farsi a cura della Commissione liquidatrice, risulti la impossibilità di ammettere al riparto del prezzo del riscatto una o più dellle Azioni medesime, la Commissione darà avviso al rispettivo esibitore, e gli consegnerà le Azioni rifiutate. — Se il rifiuto avvenga per causa di falso, le Azioni non verranno restituite, e saranno adottati i provvedimenti di legge.

Art. 6. In esecuzione dell'articolo 7 delle norme deliberate dall'Assemblea generale del 27 ottobre 1881, le Azioni presentate, annullate nelle forme come sopra, e riconosciute ammissibili agli effetti del riscatto, verranno surrogate con certificati al portatore, nei modi e nelle forme qui appresso:

a) I certificati al portatore saranno staccati per numero progressivo da apposito libro a matrice, esprimeranno la data del rilascio, porteranno la firma del presidente della Commissione liquidatrice, o di chi ne faccia le veci, quella di un altro liquidatore e quella del capocontabile della Commissione medesima; e saranno muniti del suggello ordinario della Commissione e di apposito bollo a secco, con le parole: *Commissione liquidatrice della Società delle Strade Ferrate Romane;*

b) I certificati al portatore conterranno la indicazione della quantità e qualità delle Azioni riconosciute ammissibili come sopra, alle quali sono surrogati con richiamo al numero ed alla data della distinta o delle distinte corrispondenti;

c) L'esibitore, nell'atto della presentazione delle Azioni, potrà indicare quante Azioni egli voglia comprese in ciascun certificato al portatore.

Se esso ometterà tale indicazione, i certificati al portatore comprenderanno ciascuno una quantità di Azioni eguale al numero di quelle riconosciute ammissibili per la distinta corrispondente.

La quantità di Azioni compresa in un certificato al portatore non potrà mai eccedere il numero di mille;

d) I certificati suddetti verranno consegnati alla persona, che si presenterà munita dello scontrino di cui all'articolo 4, la quale sarà considerata come mandatario del sottoscrittore della distinta. La stessa dovrà restituire lo scontrino e dichiarare il ricevimento del certificato o dei certificati coi rispettivi numeri di matrice in calce della distinta o delle distinte corrispondenti.

e) I certificati una volta emessi, non potranno più essere spezzati, nè concentrati;

f) Il bollo dei certificati al portatore sarà a carico delle persone che li ritireranno.

Art. 7. Il certificato al portatore, come surrogato delle Azioni annullate e riconosciute ammissibili, dà diritto:

a) Di concorrere ai riparti che la Commissione liquidatrice farà del prezzo di riscatto, che il R. Governo dà a norma delle Convenzioni.

Il pagamento dei riparti sarà notato a tergo del certificato, il quale sarà ritirato al saldo della quota finale;

b) A prender parte alle adunanze generali, a forma

dello statuto e del regolamento speciale, che per ciascuna assemblea successiva sarà pubblicato dalla Commissione liquidatrice.

Art. 8. In caso di perdita, furto o deperimento degli scontrini di cui all'articolo 4, o dei certificati al portatore, sarà applicato il disposto dell'art. 10 dello statuto sociale.

Art. 9. La Commissione liquidatrice farà noto, per mezzo della *Gazzetta Ufficiale del Regno* e di altri periodici che crederà opportuni, il tempo in cui avrà luogo il riparto o i riparti, e le forme da seguirsi.

Firenze, 29 luglio 1882.

Il Presidente della Commissione liquidatrice: E. DEODATI.

PRODOTTI FERROVIARII MENSILI

(Aprile 1882).

Dalla Direzione generale delle Strade ferrate presso il Ministero dei lavori pubblici abbiamo in questi giorni ricevuto il prospetto dei prodotti del mese di aprile 1882, confrontati con quelli dell'aprile 1881, ed in relazione ai precedenti (*).

Il prodotto generale dell' aprile 1882 ascese a lire 15,688,255, composto come segue:

Viaggiatori	L.	6,725,468
Bagagli	»	297,503
Merci a grande velocità	»	1,418,838
Id. a piccola velocità	»	7,184,170
Prodotti diversi	»	62,276
Totale	L.	15,688,255

Tale prodotto va poi ripartito come segue:

		1882		1881
Ferrovie dello Stato	Alta Italia	L. 8,048,073	L.	7,885,436
	Romane	» 2,836,618	»	2,901,618
	Calab.-Sic.	» 924,905	»	949,840
» di diverse Società esercìte dallo Stato		» 1,451,696	»	1,425,475
» Meridionali		» 1,958,994	»	2,029,991
» Venete		» 90,711	»	79,623
» Sarde		» 117,895	»	112,038
Ferrovie diverse		» 259,363	»	193,781
Totale		L. 15,688,255	L.	15,577,802

Si ebbe dunque nell'aprile 1882 un aumento complessivo di L. 110,452 in confronto del 1881. — Aumentarono: le Ferrovie dell'Alta Italia di L. 162,637; le Ferrovie diverse di L. 65,582; le Ferrovie di Società private esercìte dallo Stato di L. 56,221; le Venete di L. 11,688; le Sarde di L. 5,837. — Diminuirono: le Meridionali di L. 70,907; le Romane di L. 65,000, e le Calabro-Sicule di L. 24,935.

I prodotti poi dal 1° gennaio a tutto aprile 1882, confrontati con quelli dell'eguale periodo del 1881, furono i seguenti:

		1882		1881
Ferrovie dello Stato	Alta Italia	L. 29,896,579	L.	27,942,187
	Romane	» 10,231,058	»	10,528,543
	Calab.-Sic.	» 3,870,557	»	3,819,285
» di diverse Società esercìte dallo Stato		» 5,534,789	»	5,216,249
» Meridionali		» 7,349,633	»	7,580,628
» Venete		» 338,841	»	304,692
» Sarde		» 456,529	»	398,529
Ferrovie diverse		» 917,212	»	678,188
Totale		L. 58,595,198	L.	56,468,301

Si ebbe dunque nel 1° quadrimestre 1882 un aumento complessivo di L. 2,126,897, in confronto del 1881. — Aumentarono: le Ferrovie dell'Alta Italia di L. 1,931,302; le Ferrovie di Società diverse esercìte dallo Stato di lire 318,540; le Ferrovie diverse di L. 239,024; le Sarde di lire 58,000; le Calabro-Sicule di L. 51,272. — Diminuirono: le Meridionali di L. 230,295; e le Romane di L. 207,485. —

Devesi qui notare che la lunghezza totale delle linee in esercizio, che nell'aprile 1881 era di chil. 8,849, nell'aprile 1882 era invece di chil. 9,042, come nel marzo. — E la lunghezza media, che nell'aprile 1881 era di chil. 8,743, nell'aprile 1882 era invece di chil. 8,940. —

Il prodotto chilometrico delle diverse linee in esercizio nell'aprile 1882, confrontato con quello del 1881, fu il seguente:

		1882		1881
Ferrovie dello Stato	Alta Italia	L. 3,082	L.	3,020
	Romane	» 1,686	»	1,725
	Calabro-Sicule	» 688	»	735
» di diverse Società esercìte dallo Stato		» 1,552	»	1,524
» Meridionali		» 1,269	»	1,399
» Venete		» 662	»	581
» Sarde		» 303	»	288
Ferrovie diverse		» 790	»	692
Media complessiva		L. 1,749	L.	1,775

Si ebbe dunque nell'aprile 1882 una diminuzione media complessiva di L. di L. 26, in confronto del 1881. — Aumentarono: le Ferrovie dell'Alta Italia di L. 62; le Ferrovie diverse di L. 98; le Venete di L. 91; le Ferrovie di Società diverse esercìte dallo Stato di L. 28; e le Sarde di L. 15. — Diminuirono: le Meridionali di L. 130; le Calabro-Sicule di L. 47; e le Romane di L. 30.

Finalmente il prodotto chilometrico dal 1° gennaio a tutto aprile 1882, confrontato con quello dell'eguale periodo del 1881, fu il seguente:

		1882		1881
Ferrovie dello Stato	Alta Italia	L. 11,450	L.	10,701
	Romane	» 6,082	»	6,259
	Calabro-Sicule	» 2,882	»	2,979
» di diverse Società esercìte dallo Stato		» 5,919	»	5,578
» Meridionali		» 4,851	»	5,228
» Venete		» 2,473	»	2,224
» Sarde		» 1,173	»	1,059
Ferrovie diverse		» 2,796	»	2,511
Media complessiva		L. 6,554	L.	6,458

(*) V. *Monitore*, N. 27 a. c.

Si ebbe dunque nel 1° quadrimestre 1882 un aumento medio complessivo di L. 96, in confronto del 1881. — Aumentarono: le Ferrovie dell'Alta Italia di L. 740; le Ferrovie di Società diverse esercite dallo Stato di L. 341; le Ferrovie diverse di L. 285; le Venete di L. 249; e le Sarde di L. 114. — Diminuirono: le Meridionali di L. 377; le Romane di L. 177; e le Calabro-Sicule di L. 97.

IL TUNNEL DELLA MANICA
e la perforatrice Beaumont

Riferendo le notizie sull'andamento dei lavori della galleria sotto la Manica, abbiamo più volte accennato alla nuova perforatrice del colonnello Beaumont, i cui risultati non potrebbero essere più favorevoli per lo sviluppo di quei lavori.

Crediamo ora opportuno di dare tradotta la relazione letta su tale proposito, nella seduta del 26 giugno scorso, all'Accademia delle scienze di Parigi, dal sig. ing. Raoul Duval, membro del Comitato della Galleria sottomarina.

La macchina perforatrice brevettata del colonnello Beaumont, costrutta a Parigi, venne testè trasportata a Sangatte presso Calais; essa è destinata all'escavo di una galleria cilindrica nell'asse della galleria sottomarina tra la Francia e l'Inghilterra.

Invece di scavare, mediante la percussione, dei fori da mina di piccole dimensioni, come si fece al Moncenisio ed al Gottardo, la macchina del colonnello Beaumont deve scavare d'un tratto, e senza il concorso di materie esplodenti, una galleria del diametro di m. 2.14, perfettamente cilindrica, e ciò lavorando alla guisa di un gigantesco sgretolatore.

La natura della roccia, nella quale la galleria sottomarina deve mantenersi, si presta ad un lavoro di tal genere, a causa della sua omogeneità e della sua durezza relativamente moderata.

Già dalla parte d'Inghilterra furono scavati più di 2 chilometri di galleria cilindrica, nel banco di creta corrispondente, con una macchina Beaumont. Ma quella costrutta in Francia presenta diversi perfezionamenti, i quali assicurano che il suo funzionamento, già soddisfacente in Inghilterra, si troverà ora notevolmente migliorato.

L'utensile della macchina Beaumont consiste in una specie di T, di cui il ramo superiore porta una serie di scalpelli, destinati ad attaccare la roccia mediante un movimento rotatorio. La lunghezza del ramo superiore (croce) corrisponde quindi al diametro della galleria da scavare.

La disposizione ed il modo d'attacco di questi scalpelli rassomigliano assai a quelli degli ugnetti da tornio o delle macchine per piallare.

Il gambo del T, consistente in un lungo albero d'acciaio assai robusto, riceve il suo movimento di rotazione mediante una serie d'ingranaggi assai solidamente costrutti, rallentanti successivamente il movimento preso in origine dall'albero a gomito di una macchina a due cilindri coniugati ed agente ad aria compressa. Nello stesso tempo che si produce il moto di rotazione, un sistema idraulico (analogo a quello degli ascensori, resi già famigliari dall'uso che se ne fa nelle abitazioni di Parigi) produce un movimento di traslazione, che può aver luogo in avanti od all'indietro, od essere sospeso, mediante una semplice manovra di valvole.

Allo scopo di permettere, mediante questo apparecchio idraulico, il movimento della macchina, questa si compone di due parti, spostantisi l'una per rispetto all'altra, mediante un moto di scorrimento.

La parte inferiore consiste in un segmento cilidrico, di robusta lamiera, di raggio pressochè uguale a quello della galleria da scavare. Essa costituisce così una specie di supporto munito di scorritoi, sui quali si muove la parte superiore della macchina, che è formata da un robusto affusto di ghisa portante tutto il meccanismo.

Il supporto è collegato allo stantuffo dell'ascensore, e l'affusto al corpo cilindrico dell'ascensore stesso; ne consegue che, allorquando mediante una piccola pompa s'introduce l'acqua nel corpo cilindrico dell'ascensore, lo stantuffo essendo collegato al supporto in lamiera, il quale riposa sul fondo della galleria, non si sposta; mentre invece il corpo cilindrico dell'ascensore e l'affusto della macchina (che, come si disse, sono uniti fra loro) si avanzano sugli scorritoi sotto lo sforzo della pressione, appoggiando contro la fronte della galleria gli scalpelli taglienti: questi ultimi, nel lento movimento di rotazione da 1 giro e mezzo a 3 giri per minuto, compiono il loro lavoro.

I detriti della roccia cadono sul fondo della galleria, donde sono sollevati mediante ampii cucchiai formati da due svasamenti praticati nel ramo trasversale del T, che costituisce il portautensile.

Questi cucchiai, nel loro movimento di rotazione, scaricano i detriti in una noria, che, passando nel segmento cilindrico formante supporto, e ricevendo il suo movimento da un ingranaggio unico fissato sull'albero della manovella, porta i detriti stessi posteriormente alla macchina, ad un'altezza che permette il loro caricamento diretto in appositi vagoncini destinati a tale scopo.

Allorquando l'utensile, sotto l'azione della pressione idraulica, ha percorso una lunghezza di m. 1.37, si arresta il movimento per alcuni istanti, onde sollevare tutto l'apparecchio di m. 0.02 o m. 0.03, con una combinazione opportuna di martinetti.

Il supporto cessa allora di riposare sul pavimento della galleria, e facendo agire la pressione dell'acqua sull'altra faccia dello stantuffo, il supporto in parola, collegato al gambo dello stantuffo, è trascinato alla sua volta, per rapporto all'affusto reso immobile sui martinetti, e viene a riprendere, sotto l'azione della pompa, il suo posto originario. I martinetti vengono allora liberati, e l'apparecchio è pronto per un nuovo avanzamento. Tutta questa manovra molto semplice non esige che brevi istanti.

La macchina Beaumont, al cantiere di Sangatte, sarà alimentata con aria compressa ad una pressione di due atmosfere effettive, mediante gli apparecchi del sig. prof. Colladon, membro corrispondente dell'Istituto.

La distribuzione dell'aria è calcolata in modo da dare all'albero-manovella una velocità normale di 100 giri al minuto, ed all'utensile quella di 1 giro e mezzo al minuto.

Il movimento idraulico è calcolato per produrre un avanzamento di m. 0.012 per giro, ossia di m. 0.018 per minuto, in relazione colla durezza della creta grigia, nella quale la galleria dev'essere scavata.

In queste condizioni di lavoro, l'avanzamento della galleria sarebbe di m. 1.08 all'ora; ma, a causa delle manovre per rimettere la macchina in funzione, quando il massimo spostamento d'una parte rispetto all'altra (ossia m. 1.37) ha avuto luogo, non si può contare, al massimo, che su un avanzamento di 1 metro per ora: ciò che è già un ottimo risultato.

La macchina che lavora dal lato inglese, quantunque d'un tipo meno potente, raggiunge degli avanzamenti di 15 metri in 24 ore, ossia circa m. 0.60 per ora.

La forma perfettamente circolare delle gallerie, la nettezza delle loro pareti, colpiscono vivamente coloro che le visitano. V'ha nell'impiego della macchina Beaumont un progresso considerevole per l'arte del minatore, allorquando trattasi di spingere dei lavori sotterranei in roccie di durezza media e di composizione abbastanza regolare, come la base della creta di Ronen.

La rapidità dell'avanzamento, la soppressione dell'impiego della polvere o degli altri agenti esplodenti, la maggier sicurezza che ne risulta pegli operaj minatori, sia per la miglior aereazione, sia per la mancanza di scuotimenti che, propagandosi attraverso ai banchi della roccia, creano sempre il pericolo di comunicazioni cogli strati acquiferi vicini; tutto ciò costituisce dei tratti caratteristici di grande importanza dal punto di vista dell'esecuzione d'un lavoro così speciale, qual è quello della costruzione di una ferrovia sottomarina.

Dopo ciò, possiamo aggiungere, per nostra particolare informazione, che, durante il mese di luglio p. p., la Società francese degl'ingegneri delle miniere ha visitato Sangatte, ed ha constatato che il funzionamento dei compressori d'aria e l'avanzamento della perforazione sono così soddisfacenti, che sarebbe possibile di perforare da 20 a 25 metri ogni 24 ore.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Veniamo assicurati che per la fine del prossimo settembre le Stazioni della linea da Novara a Pino saranno completamente ultimate, per quanto riguarda i fabbricati, i quali potranno esser presi in consegna dall'Amministrazione esercente, per provvederli del necessario mobilio e degli attrezzi. Pare poi assicurato che l'apertura all'esercizio della intera linea potrà aver luogo il 15 ottobre prossimo.

><

Il Consiglio comunale di Belluno e molte rappresentanze municipali di quella provincia e dell'altra di Treviso hanno avanzato una petizione al Ministero dei lavori pubblici, facendo viva preghiera affinchè i lavori della ferrovia Belluno-Feltre-Treviso siano sviluppati su tutta la linea e condotti a termine al più presto possibile.

><

L'Ingegnere-Capo del Genio civile di Sondrio ha riformato il progetto di appalto delle travate metalliche occorrenti sui tronchi Colico-Morbegno e Trivio-Campo, della linea Sondrio-Colico-Chiavenna, in conformità alle vedute del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

L'importo totale delle dette travate rileva a lire 103,000, delle quali L. 63,000 pel tronco Colico-Morbegno, e L. 40,000 pel tronco Trivio-Campo.

><

Ci scrivono da Usmate che quell'Ufficio tecnico governativo per gli studii della ferrovia da Ponte San Pietro a Seregno ha compiuto e presentato all'approvazione superiore il progetto di appalto per la costruzione del tronco della detta ferrovia, compreso tra i fiumi Lambro ed Adda,

Questo tronco ha la lunghezza di m. 14,000, ed il relativo importo è preventivato in L. 1,580,000 delle quali L. 915,000 per opere e provviste comprese nell'appalto, e L. 665,000 a disposizione dell'Amministrazione governativa per le espropriazioni, l'armamento, il materiale fisso ed i lavori imprevisti.

L'andamento planimetrico del tronco è costituito da m. 11,000 di allineamenti retti, e da m. 3,000 di tratti in curva, con un raggio minimo di m. 400. Quanto all'altimetria, il tronco è suddiviso in metri 1,120 di livellette orizzontali, ed in m. 12,880 di livellette in pendenza, delle quali la massima raggiunge il 10.40 per mille.

Per l'attraversamento dei corsi d'acqua e valloni, e per dare il necessario sfogo alle acque di pioggia, sono preventivati 41 manufatti, con luce varia da m. 0.60 a m. 6.

Oltre alle opere d'arte predette, sono poi da costruirsi due fermate, 9 caselli da guardiano, e 25 passaggi a livello.

><

Ci scrivono da Bergamo che quella Camera di commercio ed arti ha instato presso il Governo per ottenere una modificazione nell'orario attuale dei treni della linea Bergamo-Milano, mercè la quale modificazione il primo treno del mattino in partenza da Bergamo per Milano e l'ultimo treno della sera da Milano per Bergamo dovrebbero essere messi in corrispondenza coi treni in arrivo ed in partenza dalla linea del Gottardo.

A questo proposito, sappiamo che l'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia, fatti gli opportuni studii, ed avendo trovato di difficile attuazione le proposte modificazioni, ha proposto invece all'approvazione del Ministero l'aggiunta di una coppia di treni sul percorso Bergamo-Milano, la quale servirebbe appunto allo scopo desiderato.

><

Per completare l'impianto del servizio merci nella Stazione di Maddaloni, l'Amministrazione delle ferrovie Meridionali ha fatto studiare apposito progetto, che fu testè sottoposto all'approvazione governativa. La spesa relativa per lavori e provviste è preventivata in L. 24,800.

><

Abbiamo da Firenze che l'Amministrazione medesima, allo scopo di attirare almeno una parte dei viaggiatori che si servono della via di mare o delle tramvie per recarsi da Napoli a Castellammare e viceversa, avrebbe proposto al Ministero dei lavori pubblici di apportare alcune modificazioni all'orario attuale, allo scopo di renderlo più comodo ad un maggior numero di persone, ed inoltre permettere il trasporto gratuito, nelle vetture di 3.a classe, degli erbaggi, latticinii, pollame, ecc., purchè non eccedano il peso di 20 chilogrammi ed il loro volume non sia tale da recare incomodo ai viaggiatori.

><

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici il progetto di orario invernale per le corse dei piroscafi sul lago di Garda, che dovrebbe andare in attività col 1.o ottobre prossimo. Tale orario è perfettamente conforme a quello già vigente nell'inverno scorso.

><

L'Amministrazione medesima ha pure presentato al Ministero una proposta di modificazione alla tariffa attuale per lo scalo di Como.

Essa ha altresì concretate le modificazioni ed aggiunte alle vigenti tariffe interne per determinare le tasse dei trasporti con carri da 14 e 15 tonnellate.

><

L'Amministrazione delle ferrovie Sarde ha sottoposto all'approvazione superiore il progetto di esecuzione di una Stazione e di un ponte di sbarco al Golfo degli Aranci.

><

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 7 al 12 corrente.

Furono, fra gli altri, approvati i progetti relativi:

Alla provvista e collocamento in opera di sei travate metalliche per altrettanti ponticelli fra i chilom. 40 e 43 della ferrovia Taranto-Reggio;

A taluni lavori di escavo occorrenti nei canali della Marina, Interno e di Mezzo in Peschiera, provincia di Verona;

Alla sistemazione dell'argine destro di Secchia dal cippo numerico 71 all'incontro dell'arginatura maestra di Po nei Comuni di Quistello e di Quingentole, in provincia di Mantova;

Alla sistemazione dell'argine sinistro di Panaro dal passo di Camposanto alla botta Rovatti, in provincia di Modena;

Ed al prolungamento delle sponde murate del portocanale di Sinigallia, in sostituzione di un tratto delle deperite palafitte, in provincia di Ancona.

><

Il Consiglio di amministrazione delle Ferrovie Romane, nella sua seduta del 7 corrente, oltre la trattativa di varii affari d'interna amministrazione, approvava quanto appresso:

1. Sistemazione e ampliamento del servizio-merci alla Stazione di Civitavecchia.
2. Ricostruzione del cavalcavia al kil. 14.827 della linea Ciampino-Frascati.
3. Consolidamento del ponticello al kil. 202.199 della linea Maremmana.
4. Riordinamento del piazzale della Stazione di Sgurgola.
5. Rialzamento delle panchine sulla linea Livornese.
6. Impianto di colonne idrauliche alla Stazione di Civitavecchia.
7. Sistemazione del fabbricato-viaggiatori di S. Maria Capua Vetere.
8. Impianto di una Scuola nella Stazione di Nocera.
9. Acquisto di 20 vagoni pel trasporto del bestiame minuto, di ferro in verghe, di legname da stecconati, di assi montati su ruote, e del materiale d'armamento per l'anno 1883.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Faenza-Firenze. — Alle ore 10 antim. del 28 corr., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Firenze, si addiverrà simultaneamente allo incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Faenza-Firenze, fra Vaglia e Firenze, della lunghezza di m. 21,141, ivi compresa la galleria di Pratolino, della lunghezza di m. 3,434 circa (escluse le espropriazioni stabili, la provvista e la posa in opera dell'armamento e delle travate metalliche per ponti), per la presunta somma di L. 10,340,000.

I lavori dovranno essere compiuti entro anni 3 e mesi 6 dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 283,500, ed in L. 567,000 quella definitiva, ambedue in numerario o rendita D. P.

Ferrovia Parma-Spezia. — Alle ore 10 antim. del 28 corr., presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Massa Carrara, si addiverrà simultaneamente allo incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Parma-Spezia, compreso fra Pontremoli e Guinadi, della lunghezza di m. 7,787 (esclusa la provvista dei ferri d'armamento e dei meccanismi fissi per le Stazioni), per la presunta somma di L. 5,563,600.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 54 dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 184,000, ed in lire 330,000 quella definitiva, ambedue in numerario o rendita D. P.

Succursale ai Giovi. — Il *Corriere Mercantile* dice che, in seguito delle istanze fatte dalla Giunta municipale di Genova presso il R. Governo perchè fosse sollecitata la esecuzione della Succursale dei Giovi, i Ministri dell'interno, dei lavori pubblici e dell'agricoltura, industria e commercio hanno risposto all'Assessore anziano, che i lavori per la Succursale suddetta saranno attivati colla massima sollecitudine.

Stazione di Trastevere. — Leggesi nella *Libertà*, dell'11:

La Camera di commercio di Roma, nella seduta dell'altra sera, secondo quanto narra un giornale del mattino, invitata a dare il suo voto sulla scelta della località per la Stazione di Trastevere, approvò all'*unanimità* la proposta fatta da alcuni suoi consiglieri, che designa al Governo la località fuori porta Portese, a contatto colla Dogana di Ripa.

Se questa idea prevarrà, avremo più o meno una ricostruzione dell'antica Stazione della ferrovia di Civitavecchia, ed il progetto della Stazione a S. Cosimato resterà nel campo dei progetti.

Colla proposta adottata dalla Camera di commercio si risparmierebbero le spese di espropriazione, le quali ammonterebbero ad un milione e mezzo, se si scegliesse l'altra località progettata a San Cosimato. Inoltre non si sa-

rebbe obbligati a costruire una nuova Dogana, poichè si potrebbe utilizzare quella già esistente, la quale, seguitando a funzionare pei trasporti fluviali, farebbe anche il servizio per la ferrovia. Si procurerebbe ancora un grande vantaggio al Comune ed all'Ospizio di S. Michele, che ha tanto bisogno di risorse, con l'affitto dei magazzini lungo la Ripa, di proprietà dell'Ospizio ed attualmente abbandonati.

Resta un'altra quistione. Ammesso che la Stazione sia costruita a porta Portese, vi giungeranno i treni diretti della Maremmana? Obbligherete questi treni, che devono partire ad arrivare alla Stazione centrale, perchè sono in corrispondenza colle altre linee, a giungere al di là del ponte di ferro, per fare quattro chilometri tanto in andata che in ritorno, per fare scendere o salire nel convoglio due o tre viaggiatori che abitano in Trastevere?

E, mentre ora coll'apertura della ferrovia del Gottardo la linea Maremmana è quella che unisce Roma al centro d'Europa, obbligherete i treni diretti a fare un maggiore percorso ed i viaggiatori a perdere mezz'ora di tempo di più e pagare una tassa di maggiore percorso, per loro assolutamente inutile?

E se i treni diretti non ginngeranno alla Stazione di Trastevere, allora il vantaggio che trarranno i Trasteverini dalla nuova Stazione resterà limitato a poche merci ed a pochissimi viaggiatori.

La Stazione di Trastevere sarà una bellissima cosa, ma ci sembra soprattutto una Stazione.... elettorale.

Tramways di Napoli. — Scrivono da Napoli, 11, all'*Opinione*:

Animatissima fu ieri la discussione al Consiglio comunale intorno alla Convenzione tra la Società dei *trams* e il Municipio.

L'ordine del giorno portava l'approvazione della Convenzione con la Società dei *trams*, e la interpellanza del consigliere Nardi sul servizio della Società stessa.

Il consigliere Spirito fece notare esser opportuno, quando la Giunta sta per iscadere d'ufficio ed il paese ha nominato nuovi consiglieri, i quali entreranno nella prossima sessione di primavera, di rinviare a quell'epoca una discussione così importante. Aggiunse non parergli corretto preparare alla nuova Giunta un impegno così grave, quando per siffatta nomina non occorrono che pochi giorni ancora.

Ma l'assessore Campodisole non ne volle sapere del rinvio, opponendo, esser indelicato da parte dell'attuale Giunta, il declinare la responsabilità di un lavoro, che è frutto di 3 anni di studio, ed addossarla ad altri, obbligando la nuova Giunta alla fatica di rifarli.

Ed il Consiglio, con 30 voti contro 11, rigettò il rinvio.

Apertasi quindi la discussione, il consigliere Nardi notò un fatto importantissssimo, appena accennato dalla Giunta nella Convenzione: l'esistenza illegale della Società dei *tramways* napoletani.

Escluso, per la votazione del 18 novembre 1876, il concessionario signor Paridant, e quindi riconosciuta dal Municipio di Napoli la Società assuntrice, questa avrebbe dovuto, a norma dell'art. 37 del contratto, affrettarsi a chiedere al Governo il suo riconoscimento legale col decreto di autorizzazione. Ma la Secietà si limitò a nominare qui una sua rappresentanza; e, ciò non pertanto, il Municipio continuò, non solo a trattare con essa, malgrado la sua esistenza illegale, ma viene oggi a stipulare una Convenzione importantissima. E ciò contro la lettera espressa dell'art. 156 del nostro Codice di commercio, il quale dispone che niuna Società anonima può esistere, se non è autorizzata con Decreto Reale, e non abbia proceduto alla pubblicazione degli atti e statuti, in conformità degli articoli 158 e seguenti.

E questo, soggiunge il Nardi, quando la Società si è rifiutata sempre ad adempiere l'obbligo di farsi autorizzare, adducendo esserne esonerata dal trattato di commercio italo-belga del 1863; mentre invece quel trattato nell'articolo 4 stabilisce reciprocità di trattamento pei cittadini e Società dei due regni, a condizione che essi si conformino alle leggi dello Stato dove si trovano.

Al consiglier Nardi rispose debolmente l'assessore Testa, sostenendo non esser applicabile alla Società Belga l'art. 156 del Codice di commercio italiano, non avendo questa Società bisogno di decreti, in virtù dell'art. 28 del Codice belga, che non prescrive tali autorizzazioni. E leggendo un articolo di un istrumento, con cui la Società stabilisce in Napoli il suo domicilio, il Testa sostiene esser inutile il Decreto Reale per l'autorizzazione della Società, quando essa pel trattato ha la capacità di esercitar qui le sue operazioni.

Sorse a combattere la tesi il consigliere Spirito; e dopo viva discussione, l'assessore Testa, vedendo che tutto il Consiglio, al pari di lui stesso, era scosso dalle dimostrazioni dei due oratori, concluse essere opportuno che la questione venisse esaminata da una Commissione consiliare legale, con l'intervento dei consiglieri Nardi e Spirito.

A tale proposta aderirono i due oratori, ed il Consiglio la sanzionò col suo voto, salvo a riferire in altra apposita tornata, le conclusioni della Commissione.

Ferrovie venete complementari — Il 10 corr. la Camera di commercio di Venezia, dopo aver udito la lettura di una lunga ed elaborata Relazione dei consiglieri Rosada, Rinaldi, Wirtz, Stucky e Ricco, deliberò a voti unanimi di associarsi alla protesta votata dal Consiglio comunale contro le recenti deliberazioni del Consiglio provinciale, le quali imporrebbero esorbitanti oneri pecuniarii alla città di Venezia.

Tramways di Milano. — Sono ultimati i lavori di congiunzione della linea del *tramway* Milano-Treviglio-Bergamo con quella Milano-Lodi, lungo la circonvallazione di Porta Venezia a Porta Romana A giorni sarà aperta al pubblico esercizio pel trasporto merci e passeggieri.

Tramways di Torino — Oggi verrà aperta al pubblico servizio la nuova linea di *tramway* da San Secondo a piazza Emanuele Filiberto, costrutta dalla Società torinese di tramvie e ferrovie economiche.

La nuova linea, come si è già detto, parte da via San Secondo, attraversa il corso Vittorio Emanuele II, passa in via dell'Arsenale, e quindi pel corso Re Umberto, piazza Solferino, tratto di via Alfieri, piazza Venezia, corso Siccardi, via Consolata e corso Regina Margherita (già San Massimo) giunge in piazza Emanuele Filiberto.

È una linea molto lunga ed importante, che attesta la solerzia della Società concessionaria, e che riescirà assai comoda alla circolazione cittadina.

Ferrovia Chivasso-Casale. — La Deputazione provinciale di Torino, nella seduta del 3 corr., deliberò di sottoporre di nuovo al Consiglio provinciale per una definitiva deliberazione il riparto delle quote interprovinciali per la costruzione della ferrovia Chivasso-Casale, e la domanda della ditta Guastalla e della Società Veneta per la concessione della relativa costruzione.

Tramway Pinerolo-Perosa. — Togliamo dalla *Gazzetta di Pinerolo*, del 12:

Ieri, coll'intervento dell'ingegnere Gerosa delegato del Genio civile, e dell'ingegnere Bussi rappresentante il Commissariato delle ferrovie, e dei membri della Direzione della Società, ha avuto luogo il collaudo della tramvia da Pinerolo a Perosa-Argentina. La Commissione percorse la linea in tutta la sua lunghezza, esaminò i tratti, le traversate più meritevoli di osservazione, tra cui il ponte delle Balme; sul quale fermatosi il treno essa discese ad una speciale ricognizione di quella nuova costruzione, e verificò infine la velocità e la forza di resistenza delle macchine. — L'esperimento avendo dato soddisfacente risultato, mercoledì 16 corr. la linea sarà messa al servizio del pubblico, con cinque corse giornaliere da Pinerolo a Perosa, di cui la prima alle ore 5 ant., e le altre in coincidenza coll'orario della ferrovia, col quale orario saranno pure regolate le corse da Perosa a Pinerolo.

La festa inaugurale è poi fissata per il giorno di domenica 3 del prossimo settembre.

Tramways della provincia di Alessandria — Abbiamo già annunciato lo scioglimento dell'antica Società dei *tramways* a vapore della provincia d'Alessandria,

Ora il *Moniteur Belge* ha pubblicato gli statuti della nuova Società, e ne ricaviamo i seguenti cenni:

Il fondo sociale è fissato in 3 milioni di lire, diviso in 12,000 Azioni con privilegio, da 250 lire ciascuna.

Indipendentemente dalle Azioni con privilegio, la Società ha emesso 800 titoli di partecipazione, senza designazione di valore, e divisibili in tagliandi di un decimo ciascuno.

Oltre al capitale in Azioni, potranno essere create Obbligazioni, dietro deliberazione dell'Assemblea generale.

Nulladimeno, una prima emissione d'Obbligazioni, per la concorrenza d'un capitale nominale di 1,350,000 lire, potrà aver luogo dietro semplice deliberazione del Consiglio d'amministrazione.

Le Azioni con privilegio potranno venir estinte sui benefizii.

I signori D'Archambeau, Lejour e Bourson, agendo nelle loro qualità di liquidatori della Società disciolta, consegnano alla nuova Società gli averi dell'antica, comprendendo, segnatamente, le concessioni, le cauzioni, le ferrovie, gli stabilimenti, i locali, il materiale fisso, i diritti ai sussidii ed ai contributi, ed in generale, tutti i valori attivi qualunque siano in Italia e nel Belgio.

Sono solamente esclusi da tale consegna le locomotive, le vetture, i vagoni, gli attrezzi ed il mobilio.

I liquidatori della Società anonima dei *tramways* a vapore della provincia di Alessandria in liquidazione, durante lo spazio di dieci giorni, a datare dal 31 luglio, avranno la facoltà di cedere alla nuova Società le locomotive, le vetture, i vagoni, gli attrezzi ed il mobiglio riservati, mediante il pagamento, da parte della Società, dei crediti privilegiati, delle spese di conservazione dei beni sociali, e delle spese di liquidazione dell'antica Società anonima.

Per prezzo di questa consegna sono attribuite alla predetta Società in liquidazione 11,994 Azioni con privilegio, interamente liberate, della nuova Società, e gli 800 titoli di partecipazione.

Le sei Azioni privilegiate restanti sono firmate personalmente dai signori D'Archambeau, Giulio Lejour, Eugenio Bourson, Abramo Baschwitz, Augusto Lebrun ed Eugenio Heirman.

Sono stati nominati amministratori: Augusto Lebrun, ingegnere a Saint-Gilles; Giacomo Aguet, banchiere a Torino; Eugenio Bousou, ingeguere a Saint-Josse-ten-Noode; Ernesto D'Archambeau e Giulio Lejour, avvocati a Bruxelles.

Disgrazia sul tramway Ivrea-Santhià. — Togliamo dalla *Dora Baltea* del 10:

Al treno partito ieri sera alle ore 6.35 da Santhià, nel tratto di via da Piverone a Palazzo, la macchina, dicesi per la troppa velocità impressa, deviò dalle guide, e dopo un percorso di circa 12 metri, fu rovesciata dall'urto delle vetture. Nella caduta, il macchinista e fuochista (Mazzi Alessandro di Verona, e Di Pietro Francesco di Napoli, amendue ammogliati) riportarono gravi fratture alle braccia e gambe, per cui giacciono all'Ospedale in pericolo di vita. I viaggiatori rimasero illesi.

Il fuochista cessò poi di vivere oggi alle 3 pom.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Il *Diritto* dice che la questione dei nostri rapporti per la via del Gottardo va entrando in una buona via, ed anzi un accomodamento colle Ferrovie tedesche per l'attivazione del servizio italo-germanico è in via di soluzione.

L'Italia ha transitoriamente ammessa pel primo settembre la tariffa italo-germanica alle condizioni perentorie:

1° Che contemporaneamente siano portate in seconda classe molte merci, le quali hanno siffatto trattamento pel Brennero e che tuttavia pel Gottardo erano state ascritte alla prima classe;

2° Che fra alcuni mesi la stessa tariffa abbia a subire una completa revisione, mediante la quale i prezzi siano resi proporzionali alla minore distanza fra le due vie del Brenero e del Gottardo.

Tali condizioni vennero accettate dalle Ferrovie germaniche, e quindi il benefizio, che si verrà ad ottenere già in gran parte col suddetto pareggiamento di classificazioni, sarà completato fra due mesi.

Intanto non si lamenterà la mancanza di un servizio diretto.

Disastri in Francia. — Un telegramma da Parigi 14, reca:

Ieri sera, fra le Stazioni di Sivrac e Buisson sulla linea da Perigueux ad Agen, ebbe luogo uno scontro fra due treni ferroviarii. Tre macchinisti perirono schiacciati; sette altri agenti furono feriti mortalmente. Dei passeggeri, quattro rimasero leggermente feriti o contusi.

Disastri in Inghilterra. — Sulle ferrovie britanniche, nei primi tre mesi di questo anno, trovarono disgraziatamente la morte 276 passeggieri, ed altri 1183 rimasero più o meno gravemente feriti. La maggior parte di tali sciagure avvenne nell'atto che i passeggeri salivano nei vagone o ne scendevano, mentre il treno era in moto. In tale modo, e nello stesso intervallo, 125 impiegati ferroviarii perderono pure la vita, mentre altri 615 riportarono ferite più o meno gravi.

Ferrovie in Egitto. — Si ha da Londra essersi imbarcato il materiale di costruzione per 100 miglia della ferrovia tra Ismailia ed il Mediterraneo, ed il personale occorrente all'esercizio.

Disastri negli Stati Uniti. — La *Railroad Gazette* pubblica la consueta statistica dei disastri accaduti sulle ferrovie degli Stati Uniti nell'anno scorso. Salvo quelli che possono essere rimasti ignoti alla *Gazette*, essi ascesero a 1,458, con 414 morti e 1,557 feriti. Questo numero è assai superiore a quello registrato nell'anno precedenti, probabilmente a motivo dell'inverno assai rigido; ma l'aumento si deve anche alla circostanza che il numero dei treni è assai cresciuto su certe linee; poichè il numero del treni urtati da altri treni viaggianti nella stessa direzione salì da 274 a 366. Il numero complessivo delle collisioni salì da 437 a 536. Gli sviamenti furono 857, e furono dovuti, 85 a rottura di rotaie, 29 a rotaie male fissate o fuori di posto; 44 a rottura di ponti o cavalletti, 58 a rottura di ruote, 50 a rottura di assi; 85 a cattiva posizione di aghi da scambio, 42 a bestiami sulla linea, 45 ad altri impedimenti accidentali, 13 ad impedimenti posti ad arte sulle linee, e finalmente 310 a cagioni rimaste sconosciute.

Le collisioni recarono il maggior danno alle persone, cagionando 290 morti, contro 190 cagionate da sviamenti.

Notizie Diverse

Lavori lungo il Tevere. — L'*Opinione* dice che i lavori dei lungo-Tevere progrediscono; però, tempo addietro, il Municipio chiese alla Direzione di quei lavori che fosse sospeso il rivestimento in travertino di quel tratto, sulla sponda sinistra, che corrisponde all'estremità superiore dell'isola di S. Bartolomeo, perchè in quel punto — secondo il piano regolatore — deve passare un ponte sul fiume, e devono quindi essere collocate le basi e le testate del ponte stesso.

La Direzione dei lavori non era veramente favorevole a lasciare sospeso quel tratto di lungo-Tevere per lungo tempo. Ora però che il piano regolatore è approvato, sappiamo che la Direzione stessa ha fatto una proposta al Municipio: cioè di costruire essa, a spese del Comune, le testate e le basi del ponte, lasciando al Comune stesso il carico di fare il ponte, quando meglio gli piacerà.

In questo modo, i lavori del lungo-Tevere non soffrirebbero interruzione.

Fortificazioni di Roma. — Il prefetto Gravina ha, con recente decreto, autorizzato il Ministero della guerra ad occupare, per il forte di via Trionfale, il podere di proprietà dei fratelli Pietro e Pasquale Florio, posto, in vocabolo *Villa Norman*, a destra di via Trionfale. Il Ministero della guerra ha depositato per tale occupazione la somma di L. 37,083.28.

Bonificamento dell'Agro Romano. — Il dottor Pinto ha riprodotto in un volume a parte il suo bel lavoro sull'*Agro Romano e sui centri abitabili*, pubblicato già nel *Bollettino d'igiene* municipale.

Crediamo opportuno di riferire un brano della conclusione, nel quale enumera i varii centri da cui dovrebbe poi irradiare la coltivazione, e che dovrebbero divenire come altrettante colonie:

« Stabilito in massima il concetto dei centri abitabili, saranno a prescegliersi, per l'attuazione pratica del medesimo, quelle località che, nel perimetro di 10 chilometri voluto dalla legge, siano poco lontane dalla città, non più in là del quarto o quinto miglio, la più parte sulle grandi vie consolari, capaci di sviluppo maggiore di viabilità e mezzi di locomozione diversi. Tali sono, ad esempio, quelle esaminate da me nel decorso di questo studio, ovvero: *Tor di Quinto*, sulla Flaminia — *Castel Giubileo* sulla Salaria — *Casal de' Pazzi* sulla Nomentana — *Pietralata* sulla Tiburtina — *Tor Sapienza* sulla Prenestina — *Tor Pignattara* o *Torre Nuova* sulla Casilina — *Sette Bassi* sulla Tusculana — *Roma Vecchia* tra le due Appie — *Tor Carbone* sulla Ardeatina — la *Pisana*, meglio che la Magliana, sulla Portuense — *Ponte Galera* — *S. Rufina* sull'Aurelia — *S. Maria Nuova* sulla Claudia, ossia le tre Galerie, quantunque molto più distanti da Roma — *Acqua Traversa*, ossia la villa di Lucio Vero Cesare, sulla consolare via Cassia.

« Le altre domoculte e luoghi diversi indicati a maggior distanza da Roma, potrebbero essere tenuti in vista, dato che col tempo e con l'impulso impresso dall'attuale legge, tenga dietro al bonificamento del raggio di dieci chilometri attuali, anche quello degli altri quaranta che formano l'attuale superficie dell'Agro Romano ».

Porto di Genova. — Leggiamo nel *Commercio* del 12: Vennero intrapresi nella nostra Darsena, e continuano con alacrità, i lavori pel collocamento della colonna in ferro a fuoco fisso sul nuovo battello-fanale, che verrà quanto prima ormeggiato alla estremità della gettata del nuovo molo in costruzione, all'imboccatura del nostro porto.

Questo battello, che è delle dimensioni di una delle più grandi *piatte*, verrà equipaggiato da un personale per la custodia del faro, e rimarrà al suo posto, sicura norma ai naviganti, sfidando l'infuriare di ogni bufera, mercè il solido ormeggio di quattro àncore delle più poderose.

Porto di Pescara. — Scrivono da Roma, 11, alla *Persev.*:

Tra il Ministero dei lavori pubblici e il Ministero di agricoltura e commercio si studia la questione di costruire un porto a Pescara, che acquisterebbe una grande importanza quando saranno finite le ferrovie Roma-Sulmona ed Aquila-Terni. È probabile che si riconosca la convenienza di costruire quel porto.

Ufficii telegrafici. — Il 6 corrente, in Belvedere di Ramponio (provincia di Como), e in Chiusa di Pesio (provincia di Cuneo), è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Telegrafia internazionale. — L'Ufficio internazionale delle Amministrazioni telegrafiche, residente a Berna, annunzia:

1. Che è interdetto il linguaggio segreto o convenzionale pei telegrammi privati anche con Alessandria, e generalmente con le località egiziane soggette all'Amministrazione kedivale e per le quali fosse attivata una comunicazione per la via di Malta o di Zante (Compagnie Eastern Telegraph).

Si ricorda che tutti i telegrammi per l'Egitto sono accettati a rischio e pericolo dei mittenti.

2. Che sono interrotte le linee terrestri giapponesi presso Nagasaki. I telegrammi vengono inoltrati coi migliori mezzi senza cambiamento di tassa.

Illuminazione elettrica. — Il *Giornale di Udine*, del 4 corrente, scrive:

La prima prova della luce elettrica (Edison), che ebbe luogo ieri sera sotto la Loggia ed in Mercatovecchio, è riuscita, sotto tutti gli aspetti, soddisfacente. La rapidità con cui tutte le lampade vennero accese, raggiungendo in pochi secondi il massimo della loro potenza, fece subito una certa impressione sul pubblico.

Piacque poi quella luce non affatto bianca, come quella delle lampade elettriche a vecchio sistema, ma più somigliante a quella dei lumi ordinarii, e più confacente alla vista. Ma il vantaggio più grande, che si è riscontrato in questo nuovo sistema, è la stabilità della luce, essendosi perfettamente eliminati, sia il tremolìo delle fiamme a gas, sia l'intermittenza delle vecchie lampade elettriche.

Se a questi vantaggi, già abbastanza rilevanti, si aggiungono poi anche quelli della facilità della trasmissione per mezzo di semplici fili metallici, e l'allontanamento d'ogni pericolo d'incendio, si deve concludere che in questa lotta che si dibatte oggidì tra la luce elettrica ed il gas, la vittoria resterà alla prima.

— E gli esperimenti continuarono nelle sere successive, sempre con soddisfacente risultato.

La regolazione del Danubio. — Si ha da Vienna: I lavori preparatorii della regolazione del Danubio sono terminati al Ministero delle comunicazioni austro-ungheresi. Si si occuperà dapprima della regolazione della parte superiore del fiume, specialmente da Deveny sino a Radvany. Le spese di questi lavori sono calcolate a 14,887,785 fiorini, e le impreviste e di manipolazione ed ispezione a 2,974,241 fiorini. Il Governo vorrà dividere probabilmente questa somma in 8 anni. Secondo il piano del Governo, si conserverebbe, in generale, il letto attuale del Danubio. Non si farebbero dei tagli che tra Gutor e Goeloezlo e presso Suly e Baka. Non è fissata l'epoca dell'esecuzione dei lavori.

Nel centro dell'Africa. — Da tre anni l'infaticabile esploratore Stanley attende alla costruzione, a spese del re dei Belgi, di una linea di Stazioni, partendo dall'imboccatura del Congo, le quali formeranno i primi capisaldi di una grande scala commerciale, destinata probabilmente ad un grande avvenire. Secondo le ultime notizie recentemente giunte in Europa, quattro Stazioni sono completamente organizzate: quelle di Vivi, di Izangea, di Teuyeugs, e di Stanley's Pool, e fra questi diversi punti si è sbozzata una strada. Le Stazioni sono embrioni di città, non belgiche, ma africane.

Esse hanno le loro case, i loro giardini, il loro vessillo, che è di colore bleu con una stella d'oro. Ogni Stazione ha un capo, un sotto-capo ed uno o due assistenti bianchi; il resto si compone di Zanzibariti, arruolati per tre anni, e di indigeni. Quando la grande via di comunicazione sarà compiuta per opera dei pionieri, sotto gli auspicii del re dei Belgi, l'industria ed il commercio d'Europa avranno libero il varco al cuore del continente africano. Frattanto si sono già fatti progressi considerevoli. Stanley pervenne sino alla parte centrale; quattro Stabilimenti sono stati già fondati, un quinto è vicino ad esserlo. e parecchi *steamers* solcano quel possente fiume di Congo, sì lungamente sconosciuto, ed il cui corso fu rilevato or sono appena cinque anni.

Decessi. — Il 13 corr., alle ore 6.45 antim., cessava di vivere in Roma il comm. Gioachino Imperatori, ispettore del Genio civile, membro del Consiglio delle Strade ferrate, ex-deputato al Parlamento nazionale. Nato ad Intra il 26 gennaio 1824, laureato ingegnere nel 1846 nell'Università di Torino, entrò nel Corpo Reale del Genio civile, percorrendone la carriera fino all'alto grado di Ispettore. Spese il suo svegliato ingegno, il profondo studio e la prodigiosa sua attività in servizio delle opere pubbliche dello Stato, e morì sulla breccia, affranto dal lavoro.

Lo Stato perde in lui uno dei più distinti suoi funzionarii, il Corpo del Genio civile uno dei suoi membri più intelligenti e stimati.

— Un'altra dolorosa perdita dobbiamo registrare, cioè quella dell'egregio cav. Francesco Mangili fu Innocente, morto il 13 corr., d'anni 57, in Andorno. Membro della Camera di commercio di Milano, Direttore, insieme col fratello Angelo, dell'Impresa di navigazione del Lago Maggiore, e vice-presidente della Società delle ferrovie Milano-Saronno e Milano-Erba, condusse vita operosissima, meritandosi la stima e l'affetto di quanti lo avvicinavano. Buon patriotta, prestò sempre l'opera sua a prò del paese, che ne ricorderà a lungo i servigi e le doti morali.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Silenzio quasi perfetto nella scorsa settimana sui valori ferroviarii, ed il solo mercato di Genova ha notato qualche affare nelle Azioni delle ferrovie Meridionali a 456. Le Obbligazioni relative vennero quotate nominali a 277.50; e così i Boni a 538.

Milano solo ci diede qualche rara transazione sulle Azioni Ferrovie Romane al prezzo di 120 circa. Ogni altro valore di questa categoria si tenne nel più stretto senso del nominale, e ci dispensiamo perciò dal ripeterne i corsi, i quali, del resto, non variarono da quelli segnati nella precedente ottava.

Notiamo solo che a Parigi le Azioni Lombarde ebbero un mercato piuttosto sostenuto, e da 300 le spinse a 308.75; le Obbligazioni da 280.75 a 285; le Vittorio Emanuele da 283.75 a 285.50; le Azioni Ferrovie Romane a 120.

CONVOCAZIONI.

Società anonima delle miniere di Poggio Alto — Gli azionisti sono convocati in adunanza generale straordinaria pel giorno 20 corr. in Firenze (via Bufalini, 30), per la relazione della Commissione nominata nel giugno 1881, per l'approvazione dei bilanci, per deliberare sullo scioglimento della Società, per la nomina dei liquidatori, e per comunicazioni della Presidenza.

Avvisi d'Asta

Sino al mezzodì del 21 corr., presso la Deputazione provinciale di Roma, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della correzione di un tratto della strada provinciale Tiburtina-Valeria-Sublacense (II tronco) presso il casale de' Cesi, sul prezzo di L. 36,444.50, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 700, in moneta o biglietti bancarii.

— Il 22 corr., presso la Prefettura di Caserta, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della costruzione di un nuovo ponte metallico detto S. Lorenzo sul Liri, nell'abitato di Sora, per il presunto prezzo di L. 50,000, escluse le opere in muratura, per le quali si provvederà separatamente. Deposito interinale L. 8,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, in numerario, o biglietti bancarii, o rendita D. P.

— Il 23 detto mese, presso la Prefettura di Treviso, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un nuovo argine a destra del Piave da Lovadina a Maserada, con traversa di allacciamento ai muraglioni di Lovadina, per il presunto importo di L. 49,980. Deposito interinale L. 3,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Il 26 detto mese, presso la Prefettura di Campobasso, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria di Roccavivara, che dall'abitato mette al confine con Castelluccio, della lunghezza di m. 4,317, per il presunto importo di L. 53,600. Lavori da eseguire entro 15 anni. Deposito interinale L. 2,500, cauzione definitiva L. 5,000, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di una scuderia per 60 cavalli, con selleria e deposito foraggi, nel 4° baraccamento del Campo di S. Maurizio, pel complessivo importo di L. 11,900. Lavori da eseguire entro 130 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 1,200 come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione medesima, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di tre tettoie per i parchi d'artiglieria e del Genio nel 3° baraccamento del Campo di S. Maurizio, per l'importo complessivo di L. 18,000. Lavori da eseguire entro 120 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 1,800 come sopra.

— Il 28 corr., presso il Municipio di Veroli (provincia di Roma), si terrà un'asta per l'appalto delle opere e provviste per la condutture di acqua potabile, per il presunto importo di L. 180,535. Lavori da eseguire entro 200 giorni dalla consegna. Deposito eguale al decimo del prezzo d'appalto in biglietti bancarii o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria dell'Arsenale di costruzione in Torino, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di chilog. 32,840 di ferro in verghe diverse. per il complessivo importo di L. 19,704. Consegna entro 40 giorni. Deposito cauzionale L. 2,000 in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione medesima, si terrà pure un'asta per l'appalto della fornitura di chilog. 10,750 di acciaio naturale in verghe, per l'importo di L. 8,600. Consegna come sopra. Deposito cauzionale L. 900 come sopra.

— Il 29 detto mese, presso la Direzione del Genio militare in Spezia, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione di un magazzino per ricovero del materiale del Genio e di una Caserma per Zappatori del Genio in Spezia, per il complessivo importo di L. 256,000. Lavori da eseguire entro 500 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale lire 25,000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Torre Annunziata, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della fornitura di 32,000 sbarre d'acciaio per canne di fucili (mod. 1870), sul prezzo complessivo di L. 74,401.60, così ridotto pel ribasso già offerto. Consegna entro 120 giorni, in 4 rate eguali: la prima entro giorni 60, e le altre di 20 in 20 giorni successivi. Deposito cauzionale L. 8,000 in contanti o rendita D. P.

— Il 30 detto mese, presso il Municipio di Popoli (prov. di Aquila), si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto dei lavori di conduttura d'acqua potabile e costruzione di fontane in Popoli, per il presunto importo di L. 52,410.42. Lavori da eseguire entro 2 anni dalla consegna. Deposito interinale lire 3,000, cauzione definitiva L. 5,241.04, in numerario o biglietti B. N., o rendita D. P.

— Il 31 detto mese, presso la Prefettura di Messina, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione degli accessi al ponte sul torrente Santo Stefano di Briga, lungo la strada provinciale Messina-Catania, per il complessivo importo di L. 32,200. Lavori da eseguire entro un anno. Deposito interinale L. 1,200, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, in moneta, o biglietti bancarii, o rendita D. P.

— Il 2 settembre p. v., presso le Direzioni delle costruzioni del 1°, 2° e 3° dipartimento marittimo, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di m. c. 1000 a 1200 di legname teak di Mulmein, per la complessiva somma di L. 354,000, secondo le norme del Capitolato. Deposito cauzionale L. 35,000 in numeraaio o rendita D. P.

— Il 12 detto mese, presso l'Amministrazione del Consorzio obbligatorio per la costruzione di un ponte sul torrente Elvo in territorio di Quinto Vercellese, residente in Vercelli (via Monte di Pietà, 22), si terrà un'asta per l'appalto delle opere relative, per il presunto importo di L. 268,000. Lavori da eseguire dal principio del 1883 ed entro tutto il 1884. Deposito interinale L. 12,000, cauzione definitiva L. 30,000, ambidue in numerario o rendita D. P.

Appalti deliberati.

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto, per conto dell'Impresa Monico e C., la costruzione di un gran ponte metallico sul Tevere, di m. 194 di lunghezza totale, con fondazioni pneumatiche, per la ferrovia Viterbo-Attigliano.

G. PASTORI *Direttore-proprietario, responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

29ª Settimana. — *Dal* 16 *al* 22 *luglio* 1882.

	Chil. esercìti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1882	1,575.—	398,721.64	253.16
Settimana corrisp. nel 1881.	1,446.—	434,040.—	300.17
Differenze nei prodotti della settimana 1882. . . .	+129.—	— 35,318.36	— 47,01
Introiti dal 1° gennaio 1882	1,527.61	12,746,379.37	8,344 —
Introiti corrisp. nel 1881	1,446.—	13,066,909.56	9,036 59
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1882 . . .	+ 81.61	— 320,530.19	— 692.55
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1882.	1,338.—	191,791.16	143.34
Settimana corrisp. nel 1881.	1,307.—	166,787.81	127 61
Differenze nei prodotti della settimana 1882	+ 31.—	+ 25,003.35	+ 15.73
Introiti dal 1° gennaio 1882.	1,338.—	6,227,699.08	4,654.48
Introiti corrisp. nel 1881 .	1,286.36	6,138,310.88	4,771.85
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1882	+ 51.64	+ 89,388.20	— 117.37

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di giugno 1882
(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	33,456,10	13,478,85	8,834,53
Piccola Velocità	10,343,68	549,85	3,622,01
Totali . . .	43,799,78	14,028.70	12,456,54

Strade Ferrate Romane

21ª Settimana — *Dal* 21 *al* 27 *maggio* 1882.
(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. esercìti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,686	601,419.26	18,600.06
Settimana corrisp. del 1881.	1,681	695,644.57	21,578.12
Differenza (in più . . .	5	—	—
(in meno . . .	—	94,225.31	2,978.06
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 29 aprile 1882 .	1,681.369	12,617,020.53	18,632.42
Periodo corr. 1881	1,681.000	13,067,953.06	19,302.58
Aumento	0,369	—	—
Diminuzione	—	450,932.53	670.16

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

PRODOTTI del mese di gennaio 1882.
(depurati dalle tasse governative).

QUALITA' DEI TRASPORTI	LINEA VICENZA-SCHIO Importo	LINEA TREVISO-VICENZA e PADOVA-BASS. Importo	LINEA CONEGLIANO-VITTORIO Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori . . .	9,350.09	29,922.71	2,694.81	41,997.61
Bagagli e cani . .	74.58	383.01	36.82	494.41
Merci a grande vel.	734.65	5,078.71	425.96	6,239.32
Merci a piccola vel.	9,002.94	28,821.91	3,052.10	40,876.95
Introiti diversi . . .	440.35	756.77	276.50	1,503.62
Totale . . .	19,632.61	64,993.11	6,486 19	91,111.91

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Romane volendo procedere all'accollo dei lavori per il riordinamento del piazzale e la sistemazione dei fabbricati della Stazione di Orbetello, apre una gara a schede segrete fra coloro che volessero concorrervi.

Il Capitolato registrato a Firenze il 27 aprile 1882 al N. 1786, ed al quale sono uniti tre disegni, sarà ostensibile nell'Ufficio dell'Ingegnere Ispettore Capo della prima Sezione del Mantenimento, situato alla Stazione Centrale di Firenze.

Ogni concorrente, per essere ammesso alla gara, dovrà fare nella Cassa Centrale dell'Amministrazione in Firenze, una cauzione provvisoria di L. 2000 in danaro o in rendita del valore corrispondente al corso del giorno, in Cartelle del Debito Pubblico Italiano al portatore, od in titoli dell'Amministrazione delle Ferrovie Romane direttamente garantiti dallo Stato.

Ogni concorrente dovrà presentare alla Direzione Generale la sua offerta firmata, redatta in carta da bollo di una lira, con la indicazione del ribasso offerto, non più tardi delle ore 12 meridiane del giorno 28 Agosto e in busta suggellata, sulla quale oltre la firma del concorrente, dovrà esservi l'indicazione:

Offerta per l'accollo dei lavori di riordinamento alla Stazione di Orbetello.

I concorrenti che non avessero già eseguiti o non avessero in corso lavori per conto dell'Amministrazione, insieme all'offerta, dovranno presentare un certificato d'idoneità di data recente rilasciato loro da un Ingegnere Capo del Genio civile, o delle Ferrovie Italiane, o di un Ufficio Tecnico Provinciale.

L'Amministrazione si riserva piena libertà di scegliere fra gli offerenti, quello che crederà preferibile sotto tutti i rapporti, quand'anche questi non avesse offerto il maggior ribasso, e ciò senza alcun obbligo di dichiararne i motivi; essa si riserva del pari la facoltà di rifiutare anche tutte le offerte, volendo rimanere perfettamente libera.

L'aggiudicazione definitiva dell'accollo s'intende però subordinata alla sanzione del R. Governo.

Firenze, 9 Agosto 1882.

LA DIREZIONE GENERALE.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Gara per concessione di CAFFÈ nella Stazione internazionale di LUVINO

Dovendosi prossimamente aprire nella Stazione internazionale di LUVINO un esercizio di CAFFÈ e BUFFET, si fa noto avere l'Amministrazione di queste Strade Ferrate deciso di aprire una pubblica gara per l'affitto, durante un triennio, dei locali annessi al Caffè stesso, alle condizioni ed ai patti risultanti dall'Avviso d'asta e da apposito e prestabilito Capitolato d'oneri, visibile presso le principali Stazioni di questa Rete, che verrà pure rimesso a quelle Ditte le quali ne facessero domanda alla Direzione dell'Esercizio o alle Stazioni stesse nel termine di giorni 15 dalla data del presente Avviso.

L'Amministrazione si riserva di deliberare l'asta a favore di quell'optante che essa crederà meglio, quand'anche la sua offerta non fosse materialmente la più vantaggiosa.

L'asta è aperta a qualunque Ditta intenda di concorrere. Affinchè però la scheda di offerta sia valida, il concorrente dovrà allegare alla medesima un Certificato della Cassa Centrale dell'Amministrazione che ha sede in Milano, Corso Magenta N. 24, comprovante che egli personalmente, od a mezzo di un suo rappresentante, vi ha depositato la somma di L. 400 in denaro o in Cartelle al portatore del Debito pubblico dello Stato al prezzo della Borsa di Milano nel giorno precedente al deposito.

Il deposito di gara potrà essere effettuato anche nelle Stazioni di Alessandria, Arona, Novara, Torino P. N., Genova P. P., Bologna, Firenze, Verona P. V. e Venezia.

La scheda d'offerta dovrà essere spedita all'indirizzo della Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano in piego suggellato portante la soprascritta:

Offerta per l'affitto dei locali ad uso Caffè nella Stazione di Luvino,

in modo che le pervenga non *più tardi del giorno* 19 *Agosto prossimo venturo*.

L'apertura delle schede d'offerta avrà luogo *il giorno* 21 *Agosto p. v.* alle ore 2 pom. presso la Direzione dell'Esercizio e potranno presenziarla le Ditte concorrenti alla gara.

Milano, 25 Luglio 1882.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

TORINO, 1882
Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate.*

ANNO XIII. — Mercoledì 23 Agosto 1882. — N. 34.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO.

STRADE FERRATE ROMANE

RELAZIONE *della cessata Amministrazione sociale sul Bilancio consuntivo* 1881, *letta all'Assemblea generale del* 28 *giugno* 1882.

(Continuazione e fine — Vedi N. 33)

IV. — *Prodotto netto dell'esercizio della rete sociale.*

I risultati principali dei Bilanci consuntivi dello esercizio della rete sociale nei due anni 1880 e 1881 si trovano riuniti nel seguente prospetto generale, in cui i prodotti del traffico e quelli fuori traffico, le spese ordinarie e straordinarie, e l'utile netto sono ripartiti per chilometro di rete e per chilometro di treno.

TITOLI	ANNO 1880	ANNO 1881	DIFFERENZA NEL 1881	
			IN PIÙ	IN MENO
Prodotti del traffico . .	30,064,827.81	31,340,973.24	1,276,145.43	»
Media per chil. lineare	18,592.96	19,382.17	789.21	»
Media per chil. treno.	4.68	4.87	0.19	»
Prodotti fuori traffico .	407,552.70	400,482.61	»	7,070.09
Media per chil lineare	252.04	247.67	»	»
Media per chil. treno.	0.06	0.06	»	»
Prodotto lordo compless.	30,472,380.51	31,741,455.85	1,269,075.34	»
Media per chil. lineare	18,845.00	19,629.84	784.84	»
Media per chil. treno.	4.74	4.93	0.19	»
Spese ordinarie . . .	18,436,121.45	19,355,164.35	919,042.90	»
Media per chil. lineare	11,401.43	11,969.78	568.35	»
Media per chil. treno.	2 87	3.01	0.14	»
Spese straordinarie . .	1,925,667.75	2,260,165.05	334,497.30	»
Media per chil. lineare	1,190.88	1,397.75	206.87	»
Media per chil. treno.	0.30	0.35	0 05	»
Spesa totale	20,361,789.20	21,615,329.40	1,253,540.20	»
Media per chil. lineare	12,592.31	13,367.53	775.22	»
Media per chil. treno.	3.17	3.36	0.19	»
Utile netto	10,110,591.31	10,126,126.45	15,535.14	»
Media per chil. lineare	6,252.69	6,262.31	9.62	»
Media per chil. treno.	1.57	1.57	»	»
Rapporto delle spese ai prodotti	66.82 p. 0/0	68.10 p. 0/0	1.28	»

V. — *Linee estranee alla rete sociale.*

Le linee di Terontola-Chiusi, Pisa-Colle-Salvetti, Ponte Galera-Fiumicino e Falconara-Ancona, esercitate per conto di estranei, nel 1881 dettero i seguenti prodotti lordi:

TITOLI D'INTROITO	Terontola Chiusi Chil. 29	Pisa Colle Salvetti Chil. 15	Ponte Galera Fiumicino Chil. 11	Falconara Ancona Chil. 9
Viaggiatori. . . . . . L.	231,730.21	128,748.93	10,423.92	44,639.60
Bagagli e cani . . . »	17,368.93	7,331.54	276.94	1,128.79
G. V. Merci . . . »	42,419.98	22,474.09	195.69	5,114.76
G. V. Vetture e best. »	13,973.63	4,396.01	4.41	1,035.18
P. V. Merci . . . »	136,008.90	109,058.19	7,994.92	39,249.87
P. V. Vetture e best. »	2,363.32	1,610.02	»	406.33
Introiti diversi . . . »	338.62	»	347.58	2,212.50
Totale L.	444,203.59	273,618.78	19,243.46	93,787.03
Media chilometrica 1881 »	15,317.36	18,241.25	1,749.40	10,420.78
Id. 1880 »	14,933.38	17,363.37	1,739.63	9,823.46
1881 Aumento . . . »	388.98	877.88	9.77	597.32
1881 Diminuzione . . »	»	»	»	»

Le spese di esercizio delle linee suddette nell'anno 1881 furono le seguenti:

TITOLI DI SPESA	Terontola Chiusi	Pisa Colle Salvetti	Ponte Galera Fiumicino	Falconara Ancona
Spese generali L.	29,106.13	12,888.05	2,088.83	6,016.43
Movimento e Traffico . . . »	54,262.22	27,916.63	10,813.56	»
Telegrafi . . . »	2,974.33	3,344.02	»	»
Mantenimento e Sorveglianza. »	69,782.98	28,921.10	13,601.70	»
Trazione e Materiale mobile »	123,806.49	54,841,14	8,933.13	25,577.62
Prestazione di locomotive pel trasporto delle merci alla Dogana . . . . . »	»	»	1,665.80	»
Totale L.	279,932.15	127,910.94	37,103.02	31,594.05

N.B. Mancano le spese del movimento e della manutenzione per il tratto Falconara-Ancona, non essendo stati presentati i relativi conti delle Ferrovie Meridionali.

VI. — *Conclusione.*

Passato in esame il Bilancio dell'anno 1881 in ogni sua singola parte, restano a riassumersi le varie cifre costituenti le quantità dei trasporti, le percorrenze eseguite da quei trasporti ed i loro prodotti, tanto limitatamente alla rete sociale, quanto estensivamente a tutte quante le linee esercitate.

Perciò si allegano due quadri statistici del traffico del 1881, ai quali fa seguito un prospetto dei prodotti lordi e dei prodotti netti, colle relative spese ordinarie e straordinarie, distinto per linea in modo che emerge di ognuna il vario grado di produttività (allegati 1, 2 e 3).

Dopo di aver pubblicato, nella solita forma e con i consueti allegati illustrativi, il Bilancio del 1881, che è l'ultimo della gestione sociale, si è creduto opportuno di suddividerlo in un modo diverso, che potrà servire di base per le scritture della nuova Amministrazione, e cioè in tre parti, di cui:

La 1ª comprende i conti patrimoniali da affidarsi all'Amministrazione per l'esercizio (allegato *A*).

La 2ª si compone dei conti che si estinguono per effetto dell'applicazione della legge pel riscatto, e che quindi non dovranno più far parte delle scritture (allegato *B*).

La 3ª riassume i conti delle attività e passività provenienti dalla cessata gestione sociale, il di cui saldo in L. 42,547,012.62 rappresenta un credito dello Stato (all. *C*).

Si aggiunge il prospetto (allegato *D*), il quale riepiloga i saldi delle suddette parti distinte, e costituisce il Bilancio generale.

(N.B. Il formato del nostro giornale non ci consente di riprodurre i prospetti sovraindicati).

FERROVIE COSSATO-STRONA E BIELLA-SAGLIANO MICCA

La *Gazzetta Ufficiale*. del 19 corr., ha pubblicato il seguente R. Decreto del 18 luglio p. p., controfirmato dai ministri Baccarini, Magliani e Zanardelli:

Articolo unico. È approvata la Convenzione stipulata il giorno 20 giugno 1882 tra i Ministri dei lavori pubblici e delle finanze per l'Amministrazione dello Stato, ed il signor cav. Giuseppe Poma, quale rappresentante e procuratore della Società di ferrovie economiche di Bruxelles, per la concessione alla Società medesima della costruzione e dell'esercizio di due tronchi di ferrovia, l'uno da Cossato a Strona, e l'altro da Biella a Sagliano Micca.

Convenzione per la concessione della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia a sezione ridotta (*m.* 0.75) *da Cossato a Strona e da Biella a Sagliano Micca.*

Fra le Loro Eccellenze il comm. Alfredo Baccarini, Ministro dei lavori pubblici, ed il comm. Agostino Magliani, Ministro delle finanze, *interim* del tesoro, per conto dell'Amministrazione dello Stato; e la Società generale delle ferrovie economiche con sede a Bruxelles, rappresentata dal sig. Giuseppe cav. Poma, in forza di procura generale in data 5 maggio 1881, rogato Marone, regio notaio esercente nel distretto notarile di Torino, qui per copia unito sotto il n. 1;

Si è convenuto, si conviene e si stipula quanto segue:

Art. 1. Il Governo accorda alla Società generale di ferrovie economiche con sede a Bruxelles la concessione per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia da Cossato a Strona e da Biella a Sagliano Micca, che il concessionario medesimo si obbliga di costruire ed esercitare a tutte sue spese, rischio e pericolo.

La concessione è fatta sotto la osservanza delle disposizioni stabilite dall'articolo 12 della legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª), dalle condizioni generali della legge sui lavori pubblici 20 marzo 1865, allegato *F*, e dai regolamenti dalla medesima derivanti; nonchè di quelle della presente Convenzione e del Capitolato relativo ad essa, allegato sotto il n. 2.

Art. 2. Emanato il Decreto Reale d'approvazione della presente Convenzione, dovrà il concessionario, entro un mese dalla data della pubblicazione del Decreto suddetto nella *Gazzetta Ufficiale*, depositare una cauzione di L. 2,500 di rendita 5 per cento, in titoli al portatore del Consolidato italiano, imputando in detta cauzione il deposito primordiale, di cui al seguente articolo.

Art. 3. In conto del deposito previsto dall'articolo precedente, ed a titolo di cauzione provvisoria per gli effetti dell'art. 247 della legge sui lavori pubblici, è stato dal concessionario eseguito il deposito preliminare di L. 1,000 di rendita, in titoli al portatore del Consolidato italiano 5 per cento, come risulta dalla dichiarazione provvisoria n. 162, rilasciata in data 19 giugno corrente dalla Tesoreria provinciale di questa città.

Art. 4. Se il deposito della cauzione non verrà effettuato nel termine prefisso dall'articolo 2, s'intenderà di avere il concessionario rinunziato alla concessione, ed il medesimo incorrerà nella perdita del deposito preliminare, senza alcun bisogno di costituzione in mora o di provvedimenti dell'Autorità giudiziaria.

Art. 5. I privilegi, che potessero competere al concessionario per le diramazioni di linea, nonchè per le linee laterali, a senso degli articoli 269 e 270 della legge 20 marzo 1865 sui lavori pubblici, non saranno applicabili alla presente concessione, che quando si tratti di ferrovia a scartamento ridotto, esclusi i *tramways*, sul suolo delle strade ordinarie esistenti.

Il privilegio di prelazione sopra le linee a scartamento ridotto, che corrono lateralmente a quelle concesse, si eserciterà entro un limite non maggiore di un chilometro di distanza, per parte della linea dell'attuale concessione.

Art. 6. Il Governo accorda per la concessione di queste due linee un sussidio annuo di lire mille per chilometro e per la durata di 35 anni, decorrendi dall'apertura all'esercizio regolarmente autorizzato pei viaggiatori e per le merci.

Non è accordato alcun sussidio pei tratti di dette linee che siano costruiti sulla sede delle strade esistenti.

Art. 7. Il concessionario, per gli effetti della presente Convenzione, elegge il suo domicilio legale in Roma, presso la ditta Caratti, Borda e Compagni (San Nicolò a Cesarini, n. 3).

Art. 8. La presente Convenzione non sarà valida e definitiva se non dopo approvata per Decreto Reale.

Fatta a Roma, quest'oggi 20 del mese di giugno dell'anno 1882.

Il Ministro dei lavori pubblici
A. BACCARINI.

Il Ministro delle finanze, interim *del tesoro*
A. MAGLIANI.

Il Rappresentante la Società generale delle Ferrovie economiche con sede a Bruxelles
GIUSEPPE POMA.

Ing. VINCENZO SOLDATI *test.*
COSTANTINO PERAZZI, *test.*

(*Segue il Capitolato, consimile ad altri già pubblicati*).

LA FERROVIA DI SUPERGA

Nel nostro numero del 9 corrente riferimmo la notizia che il Consiglio dei ministri, sulla base del voto favorevole emesso dal Consiglio delle strade ferrate, aveva deliberato la concessione al Municipio di Torino della ferrovia di Superga, inscrivendola in 4ª categoria.

Pareva quindi tolto ogni ostacolo alla pronta attuazione di questa impresa tanto dibattuta; ma invece vediamo ora insorgere nuovi impedimenti e ritardi.

Ecco, infatti, la relazione delle comunicazioni fatte dal Sindaco alla Giunta municipale nella seduta del 18 corrente.

Dopo avere accennati gli atti e le pratiche precorse, sia col Governo, sia colla Società assuntrice, il Sindaco comunica la lettera seguente, direttagli dal Ministro dei lavori pubblici in data 9 corr.:

« Il Consiglio delle Strade ferrate, al di cui esame fu sottoposta, giusta la riserva fatta, la domanda di concessione di cotesto Comune per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia funicolare dalla strada nazionale di Casale all'altipiano di Superga, si è occupato di un tale esame, ed ha pronunziato il suo voto nell'adunanza del 5 corr.

« Il detto Consesso ha dovuto considerare che, nei termini in cui fu esaminata la stessa domanda dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, cioè limitata alla costruzione della sola linea dai piedi della collina all'altipiano, non poteva condurre che ad un voto negativo, non accennando la detta linea a centri abitati; ma che, ove la ferrovia, in luogo di rimanere isolata, venisse posta, mediante regolare servizio ferroviario, in diretta comunicazione con un punto centrale della città di Torino, in questo caso la detta ferrovia, nell'appagare i voti di quella popolazione, verrebbe a procurare ad essa ed a tutti quelli che vogliono visitare il grande monumento nazionale a Superga, una via agevole per accedervi; e, per questo fatto, acquisterebbe la linea un *carattere* di *pubblica utilità.*

« Guardando poi la cosa da altro punto di vista, il Consiglio considerò che la costruzione e l'esercizio, per un periodo di tempo, di questa ferrovia secondo il sistema Agudio, *offrirebbe il mezzo di fare studii pratici intorno ai suoi particolari, per definire, con sicurezza, se possa essere applicato o no, con successo, per superare le forti pendenze;* e quindi, anche sotto a questo aspetto, la chiesta linea presenta un *grado* di pubblica *utilità.*

« Nei riguardi finanziarii della legge 29 luglio 1879, il Consiglio ebbe poi a considerare, che la proposta linea in condizioni eccezionali, per poter soddisfare al criterio di via economica e di secondaria importanza, che la legge predetta vuole sia prevalente per le ferrovie che aspirano a far parte della 4ª categoria, dovrebbe considerarsi come equivalente ad una strada da svilupparsi su quei colli, con pendenze massime del 50 per mille e medie del 25 per mille; e che, essendo l'altezza da superarsi di m. 417, la lunghezza di tale ferrovia risulterebbe di chilom. 17, compresi m. 400 circa di pianori per le Stazioni.

« E poichè, per una ferrovia in condizioni ordinarie fra gli estremi di Sassi e di Superga, il costo chilometrico non potrebbe superare le L. 80,000, ne ha il Consiglio dedotto, che il *concorso governativo nel caso presente*, stando nei termini della legge, *non possa in nessun caso* superare lire 900,000, equivalente ai 6[10 dell'importo del progetto in L. 1,500,000, compreso il materiale mobile.

« Premesse queste considerazioni, il prelodato Consiglio è stato d'avviso che possa essere accolta la domanda di codesto Comune per la concessione di cui si tratta, alle seguenti condizioni:

a) Che il Municipio si obblighi di provvedere, a *totali sue spese, al raccordo della ferrovia di Superga* colla tramvia di Torino, ed all'impianto e continuazione di un regolare servizio passeggieri per l'intera linea Torino-Superga, *senza trasbordi e colle stesse carrozze*, e per tutta la durata della concessione;

b) Che il *concorso governativo non abbia a superare* le L. 900,000;

c) Che, in caso d'inadempimento, il Governo non possa avere alcun obbligo di continuare, nè i lavori incompiuti, nè l'esercizio; e, quanto al *tempo del pagamento* del sussidio governativo, abbia ad *essere regolato come le altre concessioni delle linee di 4ª categoria.*

« Avendo anche il Consiglio dei minisiri ammessa la concessione di cui si tratta in conformità del predetto voto, altro non rimane al sottoscritto che informarne la S. V. Ill.ma, perchè si compiaccia di *provocare l'adesione incondizionata* del Consiglio comunale alle accennate condizioni; avvertendo che la relativa deliberazione dovrà riportare l'approvazione della Deputazione provinciale, trattandosi d'impegni oltre il quinquennio.

« *Il Ministro* A. BACCARINI ».

Dopo ciò, premesse alcune considerazioni generali circa le condizioni poste dal Governo, il Sindaco soggiunge:

Le condizioni proposte dal Governo dovevano essere e furono, per espresso incarico della Giunta, comunicate alla Società Torinese assuntrice, e con essa discusse in conferenza, a tale scopo riunita nella giornata di ieri.

La condizione segnata colla lettera *a* fu subito dichiarata e riconosciuta oggetto di facile accordo tra la Società assuntrice e la Società belga, concessionaria della linea Torino-Gassino, la quale, per via di Po e la strada militare di Casale, passa al punto in cui deve diramarsi la linea ascendente a Superga.

La difficoltà si presentò dalla condizione distinta colla lettera *b*, che limita il concorso governativo a L. 900,000;

e da quella *c*, che, quanto al tempo del pagamento, dichiara aversi da regolare come per le altre concessioni delle linee di 4ª categoria.

La Società assuntrice dichiarava: il suo obbligo essere alligato alla condizione del pagamento di L. 1,500,000, cioè dell'intiero conto presuntivo per la costruzione della linea e per la provvista del materiale mobile; vincolata, come si trova, al sistema Agudio, averlo formalmente interpellato, e questi aver risposto non poter consentire a riduzione; la Società però non dissentire di fare un sacrifizio, riducendo a L. 1,400,000 la somma a pagarsele; in base a tale somma essere pronta ad accettare un pieno ed assoluto *forfait*, ma con che, tra il Governo ed il Municipio, sia la somma pagata a misura dell'avanzamento dei lavori, quanto meno intieramente pagata all'apertura dell'esercizio e contemporaneo collaudo; questo essere il limite assoluto, cui essa Società sarebbe disposta di consentire ad assumersi il *forfait*.

Intanto, attesa l'urgenza, si è inteso di rappresentare all'onorevole Ministro dei lavori pubblici lo stato delle cose, esponendogli le ragioni per cui il contributo dello Stato non potesse limitarsi alle L. 900 mila; il carico del Municipio, in L. 287 mila (compreso il concorso nella linea dell'abitato al piede della collina), non potesse aumentarsi; pregandolo di una sua sollecita e favorevole risposta, in vista della necessità di prendere una risoluzione dal Consiglio comunale, quale richiesta nel fine della sua comunicazione ufficiale.

In seguito di che, la Giunta adottava senza discussione la deliberazione seguente:

« La Giunta,

« Veduta la deliberazione del Consiglio comunale 15 febbraio; l'atto preliminare 5 marzo 1882; la domanda presentata al Governo il 5 stesso mese; tutte le carte e memorie precedute alla lettera ministeriale 9 corr. agosto;

« Udita la esposizione sovra fatta dell'esito della conferenza tenutasi ieri, in conformità di quanto erasi nella seduta dello stesso giorno deliberato;

« Ritenuto che, sebbene nel progetto di bilancio di prima previsione non siasi, pel 1883, iscritta alcuna somma per la ferrovia di Superga, tuttochè già deliberata dal Consiglio comunale, come spesa da ripartirsi negli esercizii 1883-84; tuttavia, *indipendentemente da tutte quelle risoluzioni che dovranno prendersi per la regolarizzazione e pareggio dei bilanci*, non sembra potersi aumentare l'aggravio che il Municipio aveva acconsentito di assumere per L. 264,000, come quota di contributo a complemento delle L. 1,236,000, sussidio governativo per la ferrovia dal piede della collina all'altipiano.

« Che, in vero, *per quanto sia desiderabile un mezzo di pronta comunicazione dal centro di Torino sino al monumento nazionale di Superga*, e per quanto possa desiderarsi che abbia a divenire occasione degli esperimenti e studii pratici sul sistema funicolare, la Giunta tuttavia ritiene che *pel primo degli anzidetti scopi esistono altri sistemi adatti a convogli anche minori, ma frequenti e ripetuti*, come a taluni sembra potersi provvedere nella specialità del caso.

« Considerato che, sebbene non si abbia ancora la risposta dell'on. Ministro dei lavori pubblici alla rappresentanza spedita fino da ieri, questa potrà produrre una qualche favorevole mutazione; ma, intanto, di fronte al formale invito di provocare l'*adesione incondizionata* del Consiglio comunale alle proposte condizioni, e di fronte all'urgenza di avere una risoluzione, sembra doversi all'uopo domandare l'autorizzazione di un'adunanza straordinaria per lunedì 28 corrente mese; tanto più che nel frattempo è sperabile possa aversi la risposta alla inviata nuova rappresentanza.

« Per queste considerazioni,

« Salvo ogni effetto della modificazione che venisse conceduta dal Governo del Re alle proposte condizioni,

« Allo stato delle cose, emette voto che, accettate le dichiarazioni sovra riferite della Società Torinese assuntrice, debba mantenersi fermo il concorso del Municipio, quale, tanto per la somma, come pel modo e tempo del pagamento, risulta dalla deliberazione 15 febbraio, tradotta nell'atto preliminare 5 marzo, mesi ultimi scorsi ».

LE TARIFFE FERROVIARIE INGLESI

La Relazione del Comitato sulle tariffe ferroviarie è il risultato di un compromesso, in cui le Compagnie ferroviarie ebbero un voto decisivo. In seguito all'inchiesta del Comitato, furono fatti due rapporti: l'uno da M. Ashley, segretario del *Board of trade*, e l'altro da M. Barclay. Dei due, l'ultimo era più distintamente avverso alle Compagnie ferroviarie, e fu adottato a preferenza di quello di M. Ashley. La maggioranza, che lo adottò, fu piccola però; e nella discussione subì molti ed importanti emendamenti, e vi si innestarono molti brani del rapporto di M. Ashley. Queste modificazioni furono sempre adottate a piccola maggioranza, e talora occorse il voto del presidente a deciderla; ed in molti casi, i voti dei rappresentanti gl'interessi ferroviarii prevalsero.

È per questo che il risultato del Rapporto riuscì più favorevole alle Ferrovie di quello che appariva dovesse essere sul principio della discussione. Ciò non vuol dire che le Ferrovie siano state trattate meglio di quello che meritassero, perchè su di ciò non si potrà pronunciarsi finchè non siano di pubblica ragione i fatti sui quali si basa il Rapporto. In ogni modo, nell'apprezzamento del Rapporto, convien aver presente che i rappresentanti delle Ferrovie ebbero molta influenza nelle decisioni adottate.

I lagni circa il trasporto delle merci sono i seguenti:

1. Che molte volte le tariffe riscosse furono maggiori del *maximum* stabilito per legge;

2. Che sulla stessa linea si esigono tariffe diverse per merci che costano un'eguale spesa alle Ferrovie;

3. Che in molti casi le tariffe per le merci importate od esportate sono più basse di quelle che si pagano per le medesime merci prodotte o consumate in paese;

4. Che tariffe di favore sono concesse ad un porto o ad una città di preferenza ad un'altra;

5. Che alcune tariffe sono oggi più elevate di quanto lo fossero alcuni anni or sono, e le tariffe eccessive, benchè non illegali, impediscono lo sviluppo del traffico ed anche delle ferrovie;

6. Che sono quasi insuperabili le difficoltà che i privati incontrano per ottenere risarcimenti dalle Compagnie per tasse in più pagate o per preferenze illegali;

7. Che, in conseguenza della moltiplicità dei regolamenti speciali, dell'imperfetta classificazione e dei difettosi prontuarii di tariffe, è quasi impossibile determinare la

classe di merci e le tariffe che la Ferrovia fa pagare, o che è autorizzata a far pagare.

Quanto alla prima di queste lagnanze, le Compagnie ferroviarie ammisero che molte delle loro tariffe eccedono il massimo, se si tien conto solo delle tariffe per distanza (*mileage rate*). Esse vantano però il diritto di stabilire tariffe addizionali, dette *terminali*. Le loro tariffe per distanza si applicano solo al semplice trasporto delle merci; e per il lavoro delle Stazioni di spedizione e di ricevimento, e per tutti i comodi forniti in queste Stazioni, esse hanno diritto ad un nuovo compense.

Finchè le tariffe terminali si riferiscono al carico e scarico delle merci, la loro legalità non sembra potersi mettere in dubbio.

Infatti, quasi tutte le leggi recenti autorizzano le Compagnie a stabilirle. Diverso è il caso delle tariffe per i soli comodi di Stazione. Le Compagnie vantano il diritto di aggiungere alle loro tariffe autorizzate le tariffe per l'uso di tettoie, piattaforme, per riparazione, rinnovamento, assicurazione di Stazione, e per il servizio (*clerkage*), ecc. Da altra parte si sostiene che l'avere Stazioni che possano servire al traffico, è indispensabile per l'esercizio; e l'intenzione del Parlamento essere stata, che tutto fosse compreso nelle tariffe di trasporto. Infatti, alcune Compagnie dichiarano che la loro tariffa per distanza comprende ogni altro servizio incidentale; e nel caso della Midland Railway, la Commissione sostenne che la tariffa non solo comprendeva l'uso della linea, ma anche quello della Stazione.

Mentre dunque le Compagnie non possono provare di avere un'espressa autorizzazione legale per le tariffe sull'uso della Stazione, sembra, d'altra parte, esser provato ch'esse sono contrarie all'intenzione del Parlamento. E nel suo Rapporto, il Comitato stabilisce essere ancora dubbio se, nell'esigere quelle tariffe, non oltrepassino i loro poteri legali. Il Comitato raccomanda che le tariffe terminali siano ora riconosciute dal Parlamento, e sotto la condizione che le tariffe siano notificate al pubblico. Prima di domandare al Parlamento questa sanzione, sarebbe forse stato meglio che si decidesse legalmente, se o meno le Compagnie, esigendo quelle tasse, non abbiano oltrepassato i loro poteri. E se il diritto per tariffe sui *comodi di Stazione* fosse concesso, sarebbe pur necessario di sorvegliarlo con cura. Sarebbe, per esempio, mostruoso il permettere d'accollare al Commercio la spesa di costruire e mantenere le Stazioni-palazzi che molte Compagnie hanno costrutto, e che non sono per niente necessarie all'esercizio del traffico delle merci. Le raccomandazioni del Comitato non si possono in questo punto dire soddisfacenti.

Nè si può assentire alle sue raccomandazioni su altre questioni: quelle, per esempio, di stabilire tariffe più basse per il trasporto di merce forastiera, che per quella indigena, e il dare tariffe di preferenza ad un distretto a differenza di un altro. Basti questo esempio a mostrare quanto i produttori nazionali siano caricati in confronto degli esteri: la carne di bestiame americano, ucciso nel *dock* di Glasgow, è portata a Londra per 45 scellini la tonnellata, mentre la carne di animali indigeni è trasportata al prezzo di 77 scellini la tonnellata.

I fittaiuoli si lagnano che i grani e la carne si trasportino da Liverpool a Londra a minor prezzo dei prodotti inglesi; i fabbricatori di fili metallici, che i prodotti del Belgio si trasportino dal Belgio a Birmingham a minor prezzo dei prodotti similari da Birmingham a Londra; i fabbricatori di prodotti chimici, che le tariffe pel carbone sono più alte per loro di quelle del carbone di esportazione, che va a Liverpool passando davanti alle loro officine, e diretto ai loro concorrenti forestieri.

Non si nega che questi lamenti siano fondati; ma per tutto ciò il Comitato non trova modo di raccomandare l'intervento legislativo. Sembra che esso creda che le Compagnie non stabiliranno tariffe più basse, finchè non lo trovino necessario per lo sviluppo del traffico.

Se le tariffe fossero più alte, potrebbe accadere che, invece della ferrovia, si ricorresse al meno costoso trasporto marittimo; nel qual caso, il produttore nazionale non starebbe meglio di adesso, se pure non starebbe peggio; e le Compagnie sarebbero obbligate ad aumentare le tariffe pel traffico che loro residua, in modo da risarcirsi di quello che hanno perduto. Che se le tariffe aumentate non permettessero l'introduzione di prodotti esteri che ora importiamo, guadagnerà il produttore indigeno, ma a spese del consumatore.

Se le Compagnie non possono fare con profitto il trasporto delle merci estere, dovranno indennizzarsi all'interno e dare la preferenza a certe categorie d'avventori, ciò che appunto la legge proibisce. E, d'altro lato, se le tariffe estere sono rimuneratrici per le Compagnie, le tariffe del paese debbono parere troppo elevate. Non è certo desiderabile che gli interessi legittimi dei consumatori siano sagrificati a quelli dei produttori, i quali ultimi, elevando le tariffe pei prodotti esteri oltre quello che è necessario, lucrerebbero a danno dei primi.

Ma in questo caso, gl'interessi di amendue sono identici; perchè, se tanto il prodotto estero, quanto l'interno, può essere trasportato con tariffe egualmente basse, i consumatori ne avranno un beneficio doppio. Nella supposizione, d'altronde, che le tariffe estere siano rimuneratrici, noi non comprendiamo che difficoltà ci possa essere nel costringere le Compagnie ad assimilare le tariffe interne alle estere. Una tale disposizione non priverebbe il pubblico, come sembra temere il Comitato, del benefizio della concorrenza. Al contrario, facendo così, non si farebbe che aumentare la concorrenza — Le altre raccomandazioni del Comitato sono più soddisfacenti.

La proposta di far cessare il *caos* attuale, che rende impossibile di conoscere le spese per le varie merci, e quella che si adotti un sistema uniforme di classificazione, si raccomandano da sè a tutti quelli che hanno da fare colle Compagnie.

Un'approvazione unanime avrà anche l'altra asserzione del Comitato, essere impolitico che le Compagnie ferroviarie abbiano un controllo diretto o indiretto sulla navigazione dei canali. Come pure la raccomandazione che sia resa permanente la Commissione ferroviaria e con poteri molto estesi. Su questo punto e su altri sarà necessario di estendersi maggiormente, quando saranno pubblicate le Relazioni sui provvedimenti da adottarsi. E siccome non riteniamo prossima una legge generale sulla materia, c'è tutto il tempo per la più ampia e dettagliata discussione, prima che il Parlamento abbia deciso intorno alla via da prendersi. Già fin d'ora è dimostrato però dall'inchiesta in qual modo poco soddisfacente le Compagnie trattino il pubblico, e come occorrano urgentemente delle modificazioni ai metodi in uso.

Ecco per sommi capi le proposte del Comitato:

1° Che le Camere di commercio ed agricoltura, ed altre simili Associazioni di commercianti e agricoltori abbiano un *locus standi* davanti alla *Railway Commission*, sopra un certificato del *Board of Trade* che esse sono una Associazione *bona fide*.

2° Che in tutto il sistema ferroviario si adotti un'unica classificazione per le merci.

3° Le *tariffe terminali* debbono essere sanzionate, ma sottoposte a pubblicazione per parte delle Compagnie; ed in caso di rifiuto, alla sanzione della *Railway Commission*.

4° Che, prima d'approvare nuove tariffe e nuove Società ferroviarie, debba essere sentito il parere dell'Autorità competente; e che le persone, a cui tali tariffe interessano, abbiano un *locus standi* davanti al Comitato.

5° Che il Parlamento non sanzioni più oltre un controllo diretto o indiretto di navigazione pei canali, per parte di una Compagnia ferroviaria.

6° Che la *Railway Commission* diventi permanente od una *Court of Record*.

7° Che i poteri e la giurisdizione della *Railway Commission* siano estesi:

a) a tutte le questioni sorgenti da atti speciali o pubblici statuti per regolare il traffico ferroviario o nei canali, concernenti passeggieri o merci;

b) a dare ordini che rendano necessaria la cooperazione di due o più Compagnie (di ferrovia o di canali) nei limiti degli obblighi statutarii delle Compagnie;

c) il potere di ordinare l'applicazione di tariffe, però non più basse di quelle che altre Compagnie fanno pagare nelle stesse circostanze;

d) alla revisione delle regole del traffico, sia delle ferrovie che dei canali, con una estensione di potere, come ne era prima investito il *Board of Trade*;

e) ad assicurare la rifusione di danni per tariffe illegali o indebite preferenze;

f) a dare ai Commissarii la facoltà, consenzienti le parti, di agire come Arbitri negli appelli per tariffe.

8° Che i membri della *Railway Commission* pronunzino giudizii separati, quando non sono unanimi.

9° Che sia concesso un appello, come di diritto, dai giudizii della Commissione, e che non possa essere impedita, né la formula della proibizione, nè quella del *certiorari*.

10° Che le alte Corti di giustizia possano presentare alla *Railway Commission* i casi di questioni riferentisi alle leggi sul traffico delle ferrovie e canali.

11° Che sia promossa e facilitata in ogni modo l'amalgamazione delle Ferrovie irlandesi, fosse anche necessaria l'azione diretta dal Parlamento.

12° Che, siccome la questione dei canali in Irlanda è sotto condizioni diverse da quelle dei canali in Inghilterra, e siccome in Irlanda i grandi distretti non hanno altre comunicazioni all'infuori di quelle per canale, così si raccomanda di dare alle Autorità locali la facoltà d'acquistare, estendere e mantenere tali canali in quel paese, secondo che può sembrare opportuno pel vantaggio del pubblico.

13° Che la *Railway Commission*, di quando in quando, se l'occasione lo consigli, tenga sedute in Scozia ed in Irlanda.

(*Economist*).

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Annunciamo con piacere che il Ministero dei lavori pubblici approvò l'ampliamento organico del personale, propostogli dal Consiglio di amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, con decorrenza dal 1° luglio. La conseguente applicazione ritiensi che avrà luogo certamente entro il settembre prossimo.

Sappiamo che il Ministero dei lavori pubblici ha invitato le tre grandi Amministrazioni ferroviarie, in base agli atti originarii delle rispettive concessioni, a disporre la costruzione di un treno pei viaggi della Casa Reale. A tale scopo si riuniranno quanto prima in conferenza i delegati tecnici delle suddette Amministrazioni e quelli della Casa Reale, per concretare le condizioni essenziali per la redazione del relativo progetto.

Ci consta che il Ministero ha incaricato il distinto professore della R. Scuola Veterinaria di Torino comm. Perroncito di studiare, insieme cogli agenti tecnici delle Ferrovie dell'Alta Italia, il mezzo pratico e sicuro per ottenere la disinfezione dei carri destinati al trasporto del bestiame.

Sappiamo che l'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha studiato un progetto di massima per la istituzione di nuovi treni lungo la linea Genova-Pisa, i quali possano meglio dei diretti attuali (troppo vincolati alle corrispondenze internazionali) soddisfare ai bisogni, che diremo provinciali, del Piemonte e della Liguria con Firenze, Roma, Napoli, e viceversa.

Risultato delle aste per l'appalto di nuovi tronchi delle Ferrovie complementari autorizzate colla legge del 29 luglio 1879, n. 5002:

18 *agosto* — Primo esperimento d'asta per l'appalto dei lavori di costruzione e delle provviste occorrenti pel tronco da Mandela a Colli, della linea di 1ª categoria da Roma a Solmona. — L'appalto rimase provvisoriamente deliberato al signor ingegnere Emilio Bianchi per la somma di L. 4,876,955, ossia col ribasso del 10.77 0[0 su quella di appalto.

18 *agosto* — Primo esperimento d'asta per l'appalto del tronco Fornovo-Solignano, della ferrovia di 1ª categoria Parma-Spezia — L'appalto stesso venne provvisoriamente deliberato alla Ditta Feltrinelli-Comboni per la somma di L. 5,412,477, ossia col ribasso del 21.36 p. 0[0 su quella di appalto.

La scadenza dei fatali per entrambi gli appalti di cui sopra è fissata pel giorno 9 del p. v. settembre.

Col giorno 20 corrente mese venne aperta all'esercizio la Stazione definitiva di Larino a m. 9,066 da Ururi-Rotello (linea Termoli-Campobasso), e soppressa quella provvisoria omonima. La nuova Stazione di La-

rino è abilitata al servizio viaggiatori e bagagli, merci a grande ed a piccola velocità, bestiame e veicoli con tutte le Stazioni Meridionali e Calabro-Sicule, ed ammessa al servizio cumulativo colle ferrovie dell'Alta Italia e Romane.

Da Ururi-Rotello a Larino la linea è in continua ascesa, colla pendenza massima del 25 per mille per circa 3,152 metri, ed attraversa una galleria lunga 242 metri: il raggio minimo delle curve è di metri 180.

Oltre al fabbricato viaggiatori, che è collocato a destra, nella Stazione di Larino àvvi anche il magazzeno merci, rimessa locomotive, piano caricatore, ponte a bilico della portata di 20 tonnellate, due piattaforme girevoli del diametro di metri 4.25, e rifornitore d'acqua a caduta naturale colle relative grue idrauliche a collo girevole. Inoltre la Stazione è munita di 3 binarii di esercizio (lunghezza massima m. 300) ed Ufficio telegrafico.

><

Per la sistemazione della traversata del fiume Simeto, lungo la linea ferroviaria Messina-Siracusa, l'Amministrazione delle Strade ferrate Meridionali ha testè sottoposto alla superiore approvazione il progetto delle opere necessarie alla detta sistemazione, le quali importano una spesa complessiva di L. 220,000, e consistono specialmente nell'apertura di due nuove luci a travata metallica, di m. 48 di lunghezza complessiva, una a destra e l'altra a sinistra del ponte attuale, e nella costruzione di due pignoni.

L'Amministrazione medesima ha pure sottoposto alla sanzione governativa un progetto e preventivo di spesa di L. 34,000 per provvedere di nuovi binarii e di una grande piattaforma la Stazione di Aragona-Caldare, lungo la linea ferroviaria Palermo-Porto Empedocle.

><

Per le nuove ferrovie complementari sono stati presentati dagli Ufficii tecnici locali i seguenti progetti di appalto:

Linea Ferrara-Ravenna-Rimini — il progetto riformato a senso delle prescrizioni del Consiglio superiore, per l'appalto del tronco Alfonsine-Ravenna:

Linea Belluno-Feltre-Treviso — altro progetto di appalto per la fornitura del materiale d'armamento e di quello fisso per le Stazioni progettate lungo i tronchi della detta ferrovia, Biadene-Signoressa e Signoressa-Treviso. L'ammontare di questa fornitura è preventivato in L. 75,000.

><

Ci scrivono da Teramo che quell'Ingegnere-Capo del Genio civile ha compiuto il progetto d'appalto pei lavori di ampliamento e modificazione della attuale Stazione di Giulianova, dipendentemente dall'innesto nella medesima della nuova linea Teramo-Giulianova.

L'ammontare complessivo dei detti lavori rileva a L. 145,000, delle quali per opere da appaltare L. 128,000, ed il rimanente a disposizione dell'Amministrazione per espropriazioni ed imprevisti.

><

Ci scrivono da Chiavenna che quella Camera di commercio ha rivolto al Ministero di agricoltura, industria e commercio, la preghiera di interessare quello dei lavori pubblici ad accelerare la costruzione delle linee Lecco-Colico e Sondrio-Colico-Chiavennna, affine di dare lavoro alla classe agricola, che per la scarsità dei raccolti si trova in tristissime condizioni.

><

Sappiamo che il Governo francese, secondando le domande del nostro, ha deciso che venga esteso anche ai vermouth chinati il regime stabilito dalla tariffa convenzionale allegata al trattato di commercio italo-francese per i vermouth in genere, a condizione però che i primi non contengano tanta china da farli considerare come vini medicinali.

><

Sono stati testè messi in atto gli accordi presi di recente fra le tre principali Amministrazioni ferroviarie circa il libero scambio dei copertoni ed il nolo dei medesimi in servizio cumulativo.

><

Il Consiglio di amministrazione per le Strade ferrate dell'Alta Italia, in sua recente adunanza, prese fra le altre le seguenti deliberazioni:

Approvò l'impianto di segnali a distanza nella Stazione di Ponte San Pietro.

Decise di sottomettere all'on. Ministro dei lavori pubblici i progetti per l'ampliamento delle Stazioni di Avigliana e di Ponte San Pietro, con la costruzione in quest'ultima del nuovo fabbricato viaggiatori; per l'impianto di una colonna idraulica nella Stazione di Spezia; per l'ampliamento del viadotto del Lazzaretto presso la Stazione centrale di Milano; e pel completamento di binarii ed impianto di piattaforme nella Stazione di Varese.

Approvò il progetto per la costruzione di una condotta d'acqua pel rifornitore nella Stazione di Mondovì.

Approvò il progetto ed il relativo preventivo per l'impianto di un deposito di locomotive nella nuova Stazione di smistamento a Porta Sempione in Milano.

Approvò lo schema di Convenzione pel concorso di varii Comuni nelle spese d'impianto della Stazione di Cressa-Fontaneto.

Ed approvò infine i seguenti preventivi: per l'applicazione di soneria elettrica ai dischi mobili a distanza in alcune Stazioni della rete; pel riordinamento delle chiusure dei passaggi a livello nel tronco di linea Altopascio-Pisa; e per ricarico di massicciata al binario in alcune tratte del tronco Sestri Levante-Spezia.

><

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 14 al 19 corr.

Furono approvati, fra gli altri:

Un progetto di appalto per la posizione in opera dell'armamento e del materiale fisso, e per provvista e spandimento di ghiaia lungo il tronco Biadene Signoressa-Treviso, della ferrovia Belluno-Feltre-Treviso;

Un progetto per la costruzione e riparazione di pozzi e cisterne in servizio delle Stazioni e case cantoniere della rete delle Ferrovie Romane;

Un progetto per opere di riparazione alla galleria Porcello, nel chilometro 93 della ferrovia Catania-Licata;

Un progetto per la costruzione di un rifornitore e relativa condotta d'acqua alla Stazione di Raccapalomba, lungo la ferrovia Palermo-Porto-Empedocle;

Un progetto per la costruzione di un viadotto in muratura per l'attraversamento del Vallone Fonte Carbone, nel chilometro 81 della ferrovia Termoli-Campobasso;

Un progetto per la costruzione di un nuovo ponte in muratura sul Chiese, lungo la strada nazionale del Caffaro, a Barghe in provincia di Brescia;

Un progetto per la costruzione di un ponte in muratura sul torrente Sciambro, lungo la strada nazionale Termini-Taormina, presso l'abitato di Linguaglossa, in provincia di Catania;

Ed un progetto per la costruzione di un ponte in muratura sul torrente Ippari, lungo la strada provinciale Vittoria-Santa Croce, in provincia di Siracusa.

><

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha preso le seguenti deliberazioni in ordine ad affari concernenti le strade ferrate:

Che possa essere approvato, anche per gli effetti della legge 28 dicembre 1879 sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità, il progetto preparato dall'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia per l'allargamento a monte del viadotto di Sampierdarena, da servire pel primo tratto della linea di comunicazione fra la Stazione di Sampierdarena ed il porto di Genova, il cui importo è preventivato nella somma di L. 404,000.

Che possa essere approvato, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, il progetto per la costruzione, nella Stazione di Pistoia, di una rimessa per 18 locomotive, la cui spesa è presunta nella somma di lire 300,000.

Che possa essere approvata la proposta *variante* al progetto di appalto del tronco di ferrovia da Grotto a Villafranca sulla linea Parma-Spezia.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie Romane — Il giornale parigino *Le Parlement* pubblica la seguente lettera, che dice avere ricevuta dal Ministro delle finanze del Regno d'Italia:

« Nel suo numero del 20 luglio scorso, il *Parlement* ha pubblicato, sotto il titolo di *Obbligazioni delle Ferrovie Romane*, un articolo, che contiene alcuni inesatti apprezzamenti sulle disposizioni adottate dal Governo italiano circa il trattamento delle Obbligazioni comuni.

« La Società delle Ferrovie Romane aveva sospeso il servizio di questi titoli dal 1° gennaio 1873. Prescrivendo la ripresa degli ammortamenti, e promettendo di fare, durante il mese di settembre di quest'anno, simultaneamente coll'estrazione dei 1882, anche quelle che non furono fatte dalla Società nel periodo dei nove anni precedenti, cioè dal 1873 al 1881, il Governo italiano, sostituito negli oneri della detta Società, ha scrupolosamente adempiuto il suo còmpito.

« Ora, secondo l'articolo del *Parlement*, il Governo italiano dovrebbe fare nel 1882 l'estrazione dell'anno corrente, oltre 13 estrazioni arretrate.

« Il *Parlement* denuncia pure l'inconseguenza, che il Governo italiano avrebbe commesso, chiedendo da un lato la radiazione delle Obbligazioni dalla quotizzazione di Parigi, poichè esse sono divenute fondi di Stato; e mantenendo dall'altro lato il diritto di circolazione su esse, poichè non sono considerate come fondi di Stato.

« Ma tale non è il vero stato delle cose.

« Il Governo italiano ha chiesto ed ottenuto la radiazione delle Obbligazioni comuni Romane dalla quotizzazione di Parigi, perchè questi titoli hanno cessato di rappresentare il debito in circolazione di una Società privata, dacchè il Governo, in seguito al riscatto delle Ferrovie Romane, si è incaricato del loro servizio. E siccome nessuna legge ha prescritto l'iscrizione di questi titoli nel Gran Libro del Debito pubblico del Regno (com'era stato fatto per le Obbligazioni Vittorio Emanuele), così il Governo italiano, in virtù della loro natura speciale ed in conformità alle Convenzioni del riscatto, approvate colla legge 20 gennaio 1882, non aveva altro obbligo che quello di prendere a suo carico il servizio del loro interesse.

« Esso aprì, per conseguenza, una contabilità speciale per le Obbligazioni comuni, nonchè per tutte gli altri titoli provenienti dall'antica Società delle Ferrovie Romane.

« E poichè i regolamenti relativi ai debiti inscritti nel Gran Libro non vi si oppongono, esso conservò lo *statu quo*, e mantiene pure il diritto di circolazione nel regno, a cui esse erano precedentemente soggette, nel modo stesso seguìto riguardo alle Obbligazioni dal Canale Cavour, a quelle della Ferrovia della Pontebba, ecc.

« Il Governo italiano accordò anzi ai titoli provenienti dalla Società delle Ferrovie Romane una facilitazione, a partire dalla scadenza del 1° luglio 1882: esentò, cioè, i loro *cuponi* dalla ritenuta per rimborso delle spese di percezione dell'imposta sulla ricchezza mobile, di cui la Società li aveva gravati ».

Ferrovia Gallarate-Laveno. — In seguito alla diminuzione di lire 5.51 per cento fatta in tempo utile sul presunto prezzo di L. 63,327, ammontare del deliberamento susseguito all'asta tenutasi il 24 luglio ultimo scorso, per lo appalto della provvista di varii ferri occorrenti all'armamento della ferrovia Gallarate-Laveno, cioè: arpioni tonn. 94,500 e chiavarde tonn. 85,550, si procederà alle ore 10 ant. del 6 settembre p. v., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso le Prefetture di Milano e Como, simultaneamente, al definitivo deliberamento a chi risulterà il migliore oblatore in diminuzione della presunta somma di L. 59,837.68, a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto.

La consegna si farà entro quattro mesi dall'ordinazione, alla Stazione di Gallarate.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 3,000, ed in L. 6,000 quella definitiva, ambedue in numerario o rendita D. P.

Ferrovia Colico-Chiavenna — Alle ore 10 ant. del 9 settembre p v., presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Sondrio, si addiverrà, simultaneamente, allo incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Colico-Chiavenna, della lunghezza di m. 15,188.50, in provincia di Sondrio (escluse le espropriazioni stabili e la provvista dei ferri d'armamento e meccanismi fissi per le Stazioni), per la presunta somma di L. 1,290,000.

I lavori dovranno essere intrapresi a misura che se ne farà la regolare consegna ed essere condotti con la necessaria attività perchè l'apertura del tronco all'esercizio possa essere fatta entro 36 mesi dal giorno in cui la consegna avrà avuto principio. I lavori di completamento, di finimento, accessorii a quelli di manutenzione obbligatoria a carico della Impresa dovranno essere ultimati, in uno con la relativa liquidazione finale ed in istato di collaudo, entro mesi 24 successivi all'apertura del tronco all'esercizio.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 57,000, ed in lire 155,000 quella definitiva, ambedue in numerario o rendita D. P.

Ferrovia Castellammare-Gragnano-Cancello. — La *Gazzetta Ufficiale* del 17 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 30 luglio p. p., con cui fra le Provincie di Napoli, Caserta e Salerno, ed i Comuni di Castellammare, Gragnano; Ottaiano, Casola, Boscoreale, Poggiomarino, Lettere, Boscotrecase, Somma Vesuviana, Torre Annunziata

Vico Equense, Meta, Piano di Sorrento, S. Agnello, Sorrento, Massalubrense (provincia di Napoli), Marigliano, S Vitagliano, Scisciano, Mariglianella, Brusciano, Palma Campania (provincia di Caserta), Angri, Nocera Superiore, Nocera Inferiore, Pagani, S. Marzano, S. Valentino, Sarno, Scafati (provincia di Salerno), è costituito il Consorzio onde provvedere al pagamento della quota di spese a carico degli Enti interessati per la costruzione della ferrovia Castellammare-Cancello-Gragnano-Scafati; e sono approvati e resi esecutivi, a tutti gli effetti di legge, i quadri di riparto delle quote del relativo concorso a carico delle Provincie e dei Comuni suddetti, compilati, in data 27 e 30 giugno 1882, dagli ingegneri-capi del R. Corpo del Genio civile delle tre provincie interessate.

Ferrovie Varesine. — Il Consiglio provinciale di Como, nella seduta del 15 corrente, prese a discutere la questione ferroviaria, di cui si è parlato nei precedenti numeri.

Il cons. *Lanzavecchia*, fatta la storia dell'operato della Deputazione provinciale, disse ch'essa deliberò di stilare un articolo da proporsi alle varie Ditte che avevano fatte proposte, concepito press'a poco così:

« La Società assuntrice si obbliga a tenere indenne la Provincia della minor somma che il Governo avesse a pagare alla Provincia per sussidio »

Le Ditte aspiranti aderirono tutte, meno il sig. Vaucamps, il quale modificò in qualche parte la proposta. Però si lesse una sua lettera, nella quale si dice pronto a modificare, ove si richiegga, la sua proposta, purchè non ne derivino per lui oneri maggiori.

Dopo lunga ed animata discussione, il cons. *Prinetti* presenta il seguente ordine del giorno:

« Il Consiglio nomina una Commissione di 5 consiglieri coll'incarico:

« 1. Di studiare quale fra le varie proposte concorrenti, modificate opportunamente in concorso della Ditta proponente, sia preferibile nell'interesse della Provincia.

« 2. Nel caso la Commissione non trovi nessuna di quelle proposte abbastanza soddisfacente, di addivenire colle Ditte concorrenti ad ulteriori trattative, onde stabilirne altre adatte a togliere tutti i dubbii sollevati nella discussione oggi avvenuta.

« 3. Di riferire al Consiglio in proposito, presentando il relativo progetto, coronato di Convenzione, prima che scadano i termini impegnativi delle tre proposte oggi in concorrenza; fatta però facoltà alla Commissione di prorogare questo termine di 5 giorni, purchè le Ditte oggi impegnate consentano tutte ad un'eguale proroga alla scadenza del loro impegno ».

Quest'ordine del giorno, ad onta di un lungo discorso in contrario dell'on. *Lanzavecchia*, venne approvato con 27 voti favorevoli su 43 votanti.

Ed a commissarii vennero nominati gli onorevoli: Polti, Rusca, Bianchi, Speroni e Tagliasacchi.

Stazione di smistamento a Milano. — I giornali di Milano dicono che le trattative amichevoli tra l'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia ed i proprietarii degli stabili da espropriarsi per la costruzione della Stazione sul corso Sempione, non sono approdate a buon porto. La cosa è stata rimessa al Ministero, perchè formuli il decreto di espropriazione forzosa, come opera di pubblica utilità.

Succursale ai Giovi. — Leggesi nel *Corriere Mercantile* del 16:

Sappiamo che nella settimana ventura saranno esposti presso la Prefettura di Genova i disegni ed il Capitolato di appalto della linea succursale ai Giovi.

L'incanto per l'appalto avrà luogo nel prossimo settembre, e si aprirà sulla somma di 27 milioni.

La linea dovrà essere ultimata nel termine di 620 giorni. Per ogni giorno di ritardo è fissata una multa di L. 3,000. Per ogni giorno d'anticipazione è fissato un premio di lire 1,500 a 2,000.

Il tracciato è tal quale già dicemmo: da Rivarolo traversa la Polcevera, e procede lungo il lato destro della stessa. Passa il torrente Verde vicino a Campo Morone su di un viadotto a doppia arcata, e quindi entra in galleria lunga 8,500 metri, e sbocca a Villavecchia di Ronco.

— Un dispaccio da Roma annunzia che stamane vennero messi in appalto i lavori della Succursale alla ferrovia dei Giovi.

Ferrovia Parma-Spezia — Si ha da Parma, 19: Si è posto mano alla costruzione delle Stazioni di Fornovo e di Collecchio, e fin dal giorno 7 di questo mese vi si attende con alacrità.

Si assicura che si vuole attivare il tronco da Parma a Fornovo nel prossimo mese di novembre.

Ferrovia Alessandria-Ovada. — Lunedì, in una sala del palazzo municipale, aveva luogo la riunione degli interessati di questa ferrovia. Intervennero i sindaci di Alessandria, Ovada, Predosa, Roccagrimalda, Carpaneto, Castellazzo Bormida, Sezzè, Castelspina, Casalcermelli, ed i consiglieri provinciali dei mandamenti di Ovada, Castellazzo, Alessandria, Carpeneto.

Riconosciuta da tutti i rappresentanti la necessità di costruire nel più breve termine questa ferrovia, si deliberò in massima che questa passi per Castellazzo, e si addivenne alla nomina di una Commissione onde riferire sul da farsi.

Tramways di Alessandria. — Il Consiglio d'amministrazione della Società dei *tramways* ha deliberato la spesa di un milione per il ristauro di tutta la linea, nonchè per rifare completamente la salita di Castelletto, riducendola a non superare il tre per cento. Conchiuse pure il contratto con una Casa costruttrice per l'acquisto di cinque potenti macchine, e l'aggiustamento di quelle che ora trovansi fuori di servizio. I lavori lungo la linea sono già incominciati, sotto la direzione di un ingegnere inviato appositamente dalla Società.

Tramway Pinerolo-Perosa. — Mercoledì scorso sono incominciate, su questa nuova linea, le corse in servizio del pubblico. La bellezza e l'eleganza delle macchine e dei carrozzoni incontrano il plauso del pubblico, che volentieri accorre al passaggio dei lunghi treni che attraversano la città. È notevole il concorso di viaggiatori verificatosi in questi pochi giorni, e che lascia benissimo augurare dell'avvenire di questa impresa.

L'inaugurazione sarà festeggiata domenica 3 prossimo settembre.

Tramway Asti-Canale. — Il 5 corrente si diede principio ai lavori per la costruzione del tronco di *tramway* tra Asti-San Damiano-Canale. Sono 206 operaj che lavorano alacremente, e che in pochi giorni già fecero un tratto di strada da Canale fin sotto la Cappella di S. Grato. Si spera che per la metà di settembre ogni cosa sarà compiuta.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Il movimento sulla ferrovia del Gottardo diede nel passato mese di luglio i seguenti risultati:

Lunghezza della linea 250 chilometri: Persone trasportate 102,600 (giugno: 79,700), introito fr. 423,000; merce trasportata tonnellate 26,190 (giugno tonn. 23,025), introito fr. 317,000. Introito complessivo fr. 740,000 (fr. 601,000), ossia fr. 2960 (fr, 2404) in media per chilometro.

— Le Camere di commercio del Würtemberg hanno domandato che le Ferrovie tedesche stabiliscano delle proprie Agenzie a Genova per agevolare il traffico attraverso il Gottardo.

Ferrovia Chiavenna-Landeck. — L'*Alpe Retica* pubblica la seguente lettera ricevuta dall'Engandina:

Sappiamo che l'ingegnere sig. Vanossi ha presentato, giorni sono, al conte De-Renesse in St. Moritz il progetto di ferrovia a sistema ordinario pel valico del Maloja, sul quale, come è già noto, si sta costruendo un grandioso Kursaal per conto della Società De-Renesse e Comp. Il sig. Vanossi ha percorso di seguito ed a piccole tappe tutto la valle dell'Inn sino a Landeck, facendo gli opportuni rilievi per la compilazione d'un progetto dell'intera linea.

Codesta ferrovia, per quanto ci consta, da Maloja a a Scanfs non presenta alcuna difficoltà di esecuzione; mediocre è il successivo tronco sino al confine elvetico; ma di piuttosto difficile costruzione è l'ultimo, che percorre il territorio austriaco sino a Landeck, per causa di varie frane esistenti, specialmente sulla sponda sinistra dell'Inn, le quali si potranno però ev'ture colla costruzione di alcuni ponti su quel fiume.

L'importo complessivo da Chiavenna a Landeck non dovrebbe superare la somma di ottanta milioni.

Ferrovie francesi. — Il Ministro francese dei lavori pubblici autorizzò la Compagnia delle ferrovie Parigi-Lione-Mediterraneo ad aprire all'esercizio, col 20 corr., la linea da Avallon a Dracy-Saint-Loup. Questa linea, della lunghezza di m. 70,582.80, comprende otto nuove Stazioni, cioè: Saint-André-en-Terre-Pleine, Sincey-lès-Rouvray, la Roche-en-Bren, Molphey, Saulieu, Liernay, Maulay e Cordesse-Ygosney.

— Mercoledì scorso si è gettato, al di sopra della grande strada da Saint-Germain a Versailles, l'immenso viadotto in ferro della ferrovia da Saint-Cloud a l'Etang-la-Ville. La massa posta in movimento ha la lunghezza di m. 242 ed il peso di un milione di chilogrammi. Esso riposa su quattro pile, che si elevano a 30 metri sopra il suolo della strada.

La ferrovia da Saint-Cloud all'Etang-la-Ville sarà compiuta entro breve termine. Essa permetterà di visitare una delle regioni meno esplorate nei dintorni di Parigi, precisamente a causa della loro altezza: Garches, Vaucresson, La Celle-Saint-Cloud, Saint-Michel, Louveciennes, Marly, ecc.

Tunnel sotto la Manica. — La Camera dei Comuni si occupò, il 16 corr., della quistione del tunnel sotto la Manica, ed il sig. Chamberlain depose la corrispondenza scambiata in proposito colla Francia, non che i rapporti della Commissione scientifica e delle Autorità militari. Aggiunse che il Governo giudicava necessario il ritiro dei *bills* relativi alla costruzione del tunnel, e si proponeva di domandare, nel corso della prossima sessione, la nomina di una Commissione, che sarebbe incaricata di esaminare i progetti ed i documenti deposti. Il ritiro dei *bills* fu adottato senza scrutinio.

— Il processo intentato alla Compagnia del tunnel della Manica, e tendente ad ottenere il sequestro di tutto il materiale dell'Impresa, è terminato ieri con un accordo avvenuto fra l'Attorney generale ed il sig. Littler, avvocato difensore. Quest'ultimo promise, a nome della Compagnia, che la macchina perforatrice cesserà di funzionare; e per conseguenza, l'Attorney generale chiese la cessazione della procedura.

Ferrovie russe. — Com'è noto, la linea Mosca-Kursk è stata recentemente il teatro d'una spaventevole catastrofe. In seguito allo stato deplorevole di un rilevato, un treno di viaggiatori precipitò da una considerevole altezza. Siccome la detta ferrovia appartiene allo Stato, il quale nel 1872 l'affittò per 80 anni ad una Società privata, così parecchie delle vittime di quella catastrofe hanno citato il Governo pel pagamento di danni ed interessi, il cui ammontare si fa ascendere a somma abbastanza ragguardevole.

Ora scrivono alla *Frankfurter Zeitung* che, per uscirne indenne, il Governo russo ha posto sotto sequestro tutto il materiale mobile relativo all'esercizio della suddetta linea.

Ferrovie rumane. — Mediante il riscatto della linea Czernawoda-Kustendje, il Governo rumano trovasi ora, com'è noto, in possesso della intera ferrovia da Bucarest sino a quest'ultima città.

La *Politische Correspondenz* di Vienna pubblica ora una corrispondenza dalla Capitale rumana, annunciante che il Governo di Rumania invitò quello di Bulgaria a costruire d'accordo una ferrovia da Kustendje, per Mangalla, Pylu e Bazardschik, a Varna, allo scopo di collegare tra loro i due porti, che i due Governi possedono sul Mar Nero, cioè Kustendje e Varna. Il Governo rumano calcola che, colla costruzione di questa linea, la ferrovia Bucarest-Kustendje produrrà un conveniente interesse. Esso è inoltre d'avviso che, mediante la realizzazione di tale progetto, sottrarrà, non solo la Rumania, ma tutta l'Europa occidentale, alle tariffe troppo elevate della Compagnia Rutschin-Varna.

Disastro in Olanda. — Uno scontro terribile è accaduto, giorni fa, a Vogelenzang in Olanda, fra il diretto che parte alle otto del mattino da Rotterdam ed un treno ordinario proveniente da Amsterdam. Essendo i binarii in riparazione, non esiste attualmente che una sola linea praticabile. Il macchinista del treno d'Amsterdam erasi inoltrato su quella linea, senza far attenzione al segnale indicante che la via non era libera. Sullo stesso binario si avanzava a grandissima velocità il diretto di Rotterdam. Uno scontro era perciò inevitabile.

Cinque persone sono state gravemente ferite, e fra queste v'è una signora, il cui nome non si è ancora potuto conoscere; la disgraziata dovrà subire l'amputazione delle due gambe. Cinque vagoni sono stati fatti a pezzi dalla violenza dell'urto.

Disastro in America — Il *Progresso Italo-Americano* ha da South Ben (Indiana), 1ª agosto:

Due treni-merci si scontrarono stamane sulla ferrovia. Lake Shore, vicino a questa città. Sessanta carri, dopo essersi orribilmente fracassati l'uno contro l'altro, presero fuoco I macchinisti si salvarono per miracolo; ma sette vagabondi, che viaggiavano *gratis* sui due treni, furono sepolti sotto le rovine. I danni ascendono a 150,000 dollari.

Notizie Diverse

Lavori pubblici. — Da un elenco ufficiale delle opere autorizzate dal Ministero dei lavori pubblici dal 1° gennaio a tutto luglio 1882 rilevasi quanto segue:

Opere stradali, N. 43 (strade nazionali e provinciali), per un complessivo importo di . .	L. 9,521,197
Opere idrauliche, N° 335 (opere fluviali, bonificazioni, opere portuali), per un complessivo importo di	L. 17,432,513
Ferrovie, N° 381 (esercizio e costruzioni), per un complessivo importo di	L. 72,294,385
Totale generale	*L.* 99,248.095

Porto d'Anzio — Scrivono da Anzio alla *Libertà*, del 19:

I lavori del prolungamento del porto procedono con la massima regolarità ed alacrità; quelli di escavazione sono cominciati soltanto da pochi giorni, per mezzo di una magnifica piro-draga, inviata quì opportunamente dalla Società veneta di costruzioni. Questi lavori sono affidati all'egregio ingegnere sig. Natale Vianello, il quale per la sua solerzia e per i suoi modi s'è acquistato le simpatie di tutto il paese.

Sarebbe però desiderabile che il Governo, che ha dimostrato di fare qualche cosa per Anzio, compisse l'opera, aumentando sensibilmente la somma stabilita in bilancio per l'esecuzione di questi lavori.

Con quelle meschine 90 mila lire, si riuscirà appena a sistemare l'imboccatura del porto; mentre, se non si provvede alla completa escavazione e specialmente al ripuli-

mento della sentina, qualunque lavoro resterà inefficace. Approfittando della pirodraga, che è ora nel porto per i lavori della sentina, ed aumentando la somma stabilita fino a L. 200,000, l'on. Baccarini, mentre potrebbe essere lieto d'avere ridonato ad Anzio il suo famoso porto, acquisterebbe la riconoscenza imperitura di queste popolazioni.

Acquedotto Nicolay a Genova. — Scrive il *Commercio*, del 18:

Già da qualche tempo funziona regolarmente la nuova installazione idraulica eseguita dalla Società dell'Acquedotto Nicolay fra Sampierdarena e Rivarolo, nella striscia di terreno compresa fra il rilevato della ferrovia e l'argine della Polcevera

Scopo della medesima è l'aspirazione della acque appartenenti al corso sotterraneo della Polcevera e la conseguente iniezione nell'Acquedotto. L'acqua viene aspirata da un pozzo, il cui fondo, soggiacente di circa metri 5.70 al terreno circostante, è elevato di metri 4.50 sopra il livello del mare: il lavoro di aspirazione e compressione vien fatto da quattro pompe a semplice effetto, animate da una motrice a vapore. L'effetto teorico complessivo di questo meccanismo è quello di aumentare di litri 50 al minuto secondo la portata dello Acquedotto. Dopo questo primo periodo di prova, è probabile che la Società si decida a triplicare gli apparecchi sopra descritti, realizzando la potenzialità per cui fu ideato il ben inteso edifizio. E certe esperienze recentemente eseguite nel locale della nuova raffineria di zucchero in Rivarolo fanno credere che l'acqua non mancherà all'uopo, scavando il pozzo ad una profondità alquanto maggiore ed ampliandone opportunamente la sezione. Così da questo trovato, che fa onore alla Direzione tecnica dell'Acquedotto Nicolay, si possono fondatamente sperare abbondanti risorse per supplire alla deficienza della derivazione della Scrivia nei tempi di massima siccità.

Società industriali ed istituti di credito. — Con R. Decreto del 29 luglio p. p. (*Gazzetta Ufficiale* del 17 corrente), sono approvate alcune modificazioni allo statuto della Società anonima per Azioni nominative ed al portatore, sedente in Milano col titolo *Società del tramway Milano-Magenta-Sedriano-Cuggiono-Cassano.*

— Con R. Decreto di egual data (*Gazzetta Ufficiale* del 18), la Società in accomandita per Azioni nominative, sedente in Torino, sotto la ragione sociale: *Ingegnere Giovanni Corti e Comp. — Tramways a vapore della provincia di Torino*, è autorizzata ad emettere 3,000 Obbligazioni da L. 500 ciascuna, divise in due serie di 1,500 ognuna, fruttanti l'interesse del 5 0/0.

Telegrafia internazionale. — L'Ufficio internazionale delle Amministrazioni telegrafiche, residente a Berna, annunzia che la Compagnia inglese ha attivato un cavo sottomarino diretto tra Alessandria e Port-Said. I telegrammi per Port-Said sono quindi istradati per le linee di Malta o di Zante, accettandoli però alle condizioni precedentemente annunziate.

La tassa totale, a partire dall'Italia, è di L. 1 95 per parola.

Stretto della Manica. — In attesa del tunnel sottomarino tra il continente europeo e la grande isola britannica, gl'Inglesi — gente sempre pratica — costruiscono ogni giorno vapori-salon della perfezione più raffinata, per facilitare ed addolcire quel brevissimo ma penoso tragitto.

Leggiamo infatti nel *Gallignani s Messenger:*

Sabato, 12 corrente, sull'invito del presidente e dei direttori della ferrovia *London, Chatham e Dover*, una numerosa comitiva di signori e signore fece una corsa di prova sul nuovo vapore *Invicta*, destinato al servizio Dover-Calais e viceversa.

L'*Invicta* lasciò il molo dell'Ammiragliato, a Dover, alle 11.34 ant., e ad onta della marea forte e del vento direttamente contrario, toccava il porto di Calais alle 12.46, impiegando solo 1 ora e 12 minuti nella traversata tra l'Inghilterra e la Francia.

La massima rapidità raggiunta finora nelle traversate della Manica è stata di *un'ora e mezzo*, che in pratica poi si risolve in un'ora e tre quarti e più, appena il mare sia un po' più grosso del solito.

Al ritorno, l'*Invicta* impiegò un'ora e 14 minuti.

Questo nuovo vapore non ha dimensioni straordinarie, ma è sorprendente per tutte le sue disposizioni, intese a dare la massima *rapidità*, la massima *stabilità* e il massimo *comfort*. Basti dire che l'*Invicta* può sviluppare, colle sue macchine alimentate da 8 caldaie, una forza di 3,900 cavalli *effettivi* (600 *nominali*). Tutto il vapore è illuminato a luce elettrica, sistema Swan. Il rullìo ed il beccheggio sono quasi insensibili.

Sono qui notevoli i miracoli della *concorrenza*. Due sono le Compagnie ferroviarie che si disputano il tragitto più comodo da Londra a Parigi: l'una fa capo a Dover (per Calais), l'altra a Folkestone (per Boulogne). Le due Compagnie sono ugualmente potenti: la Folkestone impiega sole 9 ore e 1/2 nell'intiero viaggio, mentre alla Dover abbisognano 10 1/2; ma questa ha il vantaggio di una navigazione più breve, ciò che influisce su grandissimo numero di viaggiatori. Ebbene, a rendere questo vantaggio più decisivo, e risparmiare 15 o 16 minuti di tragitto, la Compagnia London, Chatham e Dover getta milioni in nuove costruzioni di puro lusso, e sa di fare ancora il suo interesse!

Torpediniera americana — Ecco i particolari intorno alla nuova nave torpediniera costrutta negli Stati Uniti, secondo i progetti dal capitano Ericsson.

La nave è una specie di cannoniera corazzata, che pesa circa 590,000 libbre, e che si muove con una velocità di 17 nodi all'ora. È lunga 150 piedi, larga 12, e pesca 10 piedi d'acqua.

La sua particolarità consiste in ciò, che è armata di un cannone sottomarino, il quale, mediante una carica di 12 libbre di polvere, lancia sott'acqua una torpedine, che pesa 1500 libbre, che ha una carica di 350 di cotone fulminante, e che è destinata ad esplodere urtando lo scafo della nave nemica.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nei valori ferroviarii, sul mercato della scorsa settimana, non abbiamo a registrare che il prezzo di 457, che ebbero le Azioni della Società delle Meridionali, e qualche transazione a cui diedero luogo le Azioni del Gottardo a 430. Per tutti gli altri valori, oblio perfetto.

VERSAMENTI

Banca Generale. Roma-Milano. — Gli azionisti sono invitati a fare il terzo versamento di L. 50 sulle 50,000 Azioni nuove, dal 16 al 21 settembre p. v., in Roma presso la sede centrale, e presso le altre Banche incaricate.

CONVOCAZIONI.

Società anonima dei consumatori di gaz-luce. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel 30 corrente in Torino (teatro Alfieri), per deliberare sul bilancio dell'esercizio annuale 1° luglio 1881 — 30 giugno 1882, dietro le relazioni del Consiglio e dei revisori dei conti, per modificazioni allo statuto sociale, e per la nomina di membri del Consiglio d'amministrazione e revisori dei conti, scadenti d'ufficio.

Società per la bonifica dei terreni ferraresi. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale straordinaria pel giorno 16 settembre p. v. in Torino (via Carlo Alberto, 24), per deliberare sullo scioglimento della Società, sulla cessione del patrimonio sociale, sui modi di liquidazione, e per la nomina dello stralciario.

Avvisi d'Asta

Il 28 corrente, presso il Municipio di Udine, dalla Deputazione consorziale si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del ponte in muratura sul torrente Cormor per la strada Udine-San Daniele e relativi accessi, in diminuzione dell'importo di L. 59,500, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavoro da eseguire entro 300 giorni dalla consegna. Deposito interinale L. 3,000, cauzione definitiva L. 6,000, oltre L. 1,000 per spese d'asta e contratto, tutte in numerario o rendita D. P.

— Il 30 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Novara, si terrà un'asta per l'appalto della manutenzione delle strade provinciali, distinte nei tre seguenti lotti separati: 1° Da Milano a Torino, tronco 2°, compreso tra il ponte Pilone e l'abitato di San Germano, per il presunto importo di L. 11,574.22; 2° Da Vercelli a Casale, tronco compreso tra la città di Vercelli ed il limite oltre Stroppiana, per il presunto importo di L. 8,138.77; 3° Da Torino a Mortara e da Trino a Pontestura, tronchi compresi tra il limite dalla provincia di Torino e quello del circondario di Casale oltre Trino, nonchè la diramazione dalla strada Torino-Mortara al limite verso Pontestura, per il presunto importo di L. 1,880. Deposito interinale eguale al decimo dell'importo di ciascun lotto.

— Il 31 detto mese, presso il Municipio di Bagnorea (prov. di Roma), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un carcere mandamentale, per l'importo di L. 33,949.41. Lavori da eseguire entro 36 mesi dalla consegna. Deposito interinale L. 1,700, cauzione definitiva L. 3,400, ambidue in moneta legale o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria del Laboratorio di precisione di Torino, si terrà un'asta per la fornitura di 8,000 chilog. di ottone in lamiera mezzana, per il presunto importo di L. 18,400. Consegna entro 40 giorni. Deposito cauzionale L. 1,900 in contanti o rendita D. P.

— Il 2 settembre p. v., presso la Deputazione provinciale di Roma, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto dei lavori di correzione di un tratto della strada provinciale Aurelia, dal ponte del Pecorano alla Porta Pia di Civitavecchia, in diminuzione dell'importo di L. 38,135.89, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 600 in moneta o biglietti di Banca.

— Il 4 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Foggia, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della sessennale manutenzione di 6 tronchi stradali, della complessiva lunghezza di m. 34,725, per l'annuo canone complessivo di L. 52,413. Deposito L. 13,000, oltre L. 700 per spese d'asta e contratto, in numerario o rendita D. P.

— Il 7 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria della Fonderia di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di chilog. 900 di acciaio fuso in filo, lamiera e verghe, e di chilog. 73,900 di ferro pure in filo, lamiera e verghe, per il complessivo importo di L. 36,155. Consegna entro 60 giorni. Deposito cauzionale L. 3,700.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Casasco (prov. di Torino), si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di sistemazione della strada comunale obbligatoria detta della *Baia*, per il presunto importo di L. 16,300. Deposito L. 750 in numerario o rendita D. P.

— Il 9 detto mese, presso il Municipio di Partinico (prov. di Palermo), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del Teatro comunale e della sistemazione di talune vie nell'interno della città, per il complessivo importo di L. 251,876. Lavori da eseguire entro 5 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 12,593, cauzione definitiva L. 25,587.60, ambedue in numerario o rendita D. P.

Appalti deliberati.

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto la costruzione di un ponte, della lunghezza di m. 25,500, sul Gallenga, per la ferrovia Rivarolo-Cuorgnè.

G. PASTORI *Direttore-proprietario, responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

30ª Settimana. — *Dal 23 al 29 luglio* 1882.

	Chil. esercitì	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1882	1,575.—	461,079.75	292.75
Settimana corrisp. nel 1881.	1,446.—	448,023.10	309.84
Differenze nei prodotti della settimana 1882. . . .	+ 129.—	+ 13,056.65	— 17,09
Introiti dal 1° gennaio 1882	1,529.19	13,207,459.12	8,636 90
Introiti corrisp. nel 1881	1,446.—	13,514,932.66	9,346 43
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1882 . . .	+ 83.19	— 307,473.54	— 709.53
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1882.	1,338.—	196,679.08	146.99
Settimana corrisp. nel 1881.	1,307.—	183,701.62	140 55
Differenze nei prodotti della settimana 1882	+ 31.—	+ 12,977.46	+ 6.44
Introiti dal 1° gennaio 1882.	1,338.—	6,424,378.16	4,801.48
Introiti corrisp. nel 1881 .	1,287.05	6,322,012.50	4,912.02
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1882	+ 50.95	+ 102,365.66	— 110.54

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di giugno 1882

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	33,456,10	13,478,85	8,834,53
Piccola Velocità	10,343,68	549,85	3,622,01
Totali . . .	43,799,78	14,028 70	12,456,54

Strade Ferrate Romane

22ª Settimana — *Dal 28 maggio al 3 giugno* 1882.

colla deduzione dell'Imposta Governativa.

	Chil. esercitì	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,686	590,610.58	18,265.78
Settimana corrisp. del 1881.	1,681	610,698.50	18,943.18
Differenza (in più . . .	5	—	—
Differenza (in meno . . .	—	20,087.92	677.40
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 29 aprile 1882 .	1,681.465	13,207,631.11	18,616.79
Periodo corr. 1881	1,681.000	13,678,651.56	19,286.24
Aumento	0,465	—	—
Diminuzione	—	471,020.45	669.45

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

PRODOTTI del mese di gennaio 1882.

(depurati dalle tasse governative).

QUALITA' DEI TRASPORTI	LINEA VICENZA-SCHIO Importo	LINEA TREVISO-VICENZA e PADOVA-BASS. Importo	LINEA CONEGLIANO-VITTORIO Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori . . .	9,350.09	29,922.71	2,694.81	41,997.61
Bagagli e cani . .	74.58	383.01	36.82	494.41
Merci a grande vel.	731.65	5,078.71	425 96	6,239.32
Merci a piccola vel.	9,002.91	28,821.91	3,052.10	40,876.95
Introiti diversi . . .	440.35	756.77	276.50	1,503.62
Totale . . .	19,632.60	64,993 11	6,486 19	91,111.91

ANNUNZI

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO D'ASTA

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia rende noto che sino dal giorno 18 and. ha aperta una pubblica gara per l'affitto durante un triennio, ad incominciare dal giorno 1° Novembre p. v., dei locali ad uso Caffè Buffet nella Stazione di SPEZIA. Il relativo Capitolato d'oneri è visibile presso la Stazione di Spezia e presso la 3ª Divisione del Traffico delle dette Ferrovie in Firenze, alla quale dovranno essere spedite le schede di offerta in piego suggellato portante la soprascritta:

Offerta per l'affitto di locali ad uso Caffè nella Stazione di Spezia

in modo che pervengano non più tardi del giorno 11 Settembre p. v.

L'offerta deve essere stesa sul modulo di sottomissione a stampa che dovrà richiedersi alla suindicata Stazione e Divisione del Traffico, e non sarà tenuta valida se non vi sarà allegato un certificato della suddetta Divisione del Traffico comprovante il deposito eseguito dal concorrente, della somma di Lire Ital. Cento (100) in danaro o in Titoli dello Stato al portatore al prezzo della Borsa di Milano.

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia si riserva di deliberare l'Asta a favore di quell'optante che essa crederà meglio, quand'anche la sua offerta non fosse materialmente la più vantaggiosa.

Fatta l'aggiudicazione, i depositi d'Asta saranno restituiti ai titolari rispettivi, salvo che al deliberatario il quale non potrà ritirarlo che dopo eseguito il deposito di cauzione di L. 150 in danaro o in Titoli dello Stato al portatore al prezzo di Borsa. Questo deposito cauzionale dovrà esser fatto presso la suddetta Divisione del Traffico nel termine di giorni 10 dalla data dell'aggiudicazione, scorso il qual termine senza che il deliberatario abbia eseguito il deposito di cauzione o non addivenga alla stipulazione del Contratto, il deposito di gara sarà devoluto senza bisogno di alcuna formalità all'Amministrazione ferroviaria e ciò salva ogni maggiore azione che essa Amministrazione credesse di esperire.

L'apertura delle schede di offerta si farà il giorno 13 Settembre p. v., ore 1 pom. presso la suddetta Divisione del Traffico e potranno presenziarla i concorrenti alla gara.

Milano, 21 Agosto 1882.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO D'ASTA

Caffè ristoratori nelle Stazioni di SESTO CALENDE e LAVENO

Per concorrere all' asta occorre il deposito di L. 100 in danaro o Cartelle di rendita al corso di Borsa della giornata.

L'asta è a schede segrete e rifletterà l' offerta del canone annuo di affitto. L'apertura delle schede avrà luogo il 4 settembre p. v. alle 2 pom. presso gli Ufficii della 2.ª Divisione del Traffico in Milano.

La presentazione delle offerte dovrà essere fatta entro il 2 settembre detto.

L'affittanza decorrerà dall'epoca in cui verranno aperte al pubblico servizio le nuove Stazioni.

Per le condizioni di dettaglio, gli aspiranti possono consultare il relativo Avviso al pubblico ed il Capitolato d'oneri presso l'Ufficio della 2.ª Divisione del Traffico in Milano, nonchè presso le Stazioni di Arona e Sesto Calende.

Milano, li 20 Agosto 1882.

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

PER LA FORNITURA D'OLIO D'OLIVA

L'Amministrazione delle Ferrovie Romane volendo procedere all'accollo per la fornitura di Chilogrammi 130,000 di Olio di Oliva, di cui Chilogrammi 100,000 per il Magazzino di Firenze e Chilogr. 30,000 per il Magazzino di Napoli, apre una gara a schede segrete per coloro che credessero concorrere a tale fornitura da effettuarsi a norma del relativo Capitolato in data 25 Marzo 1879, il quale è visibile presso la Direzione Generale in Firenze, Piazza Vecchia di S. M. Novella, N. 7, primo piano, e nelle Stazioni di *Firenze*, *Livorno*, *Siena*, *Foligno*, *Napoli*, *Roma*, *Terni* e *Ancona*.

Le offerte potranno esser fatte per la quantità totale di ogni Magazzino o per lotti di almeno 10,000 Chilogrammi. Esse offerte dovranno pervenire, con lettera d'accompagnamento, alla Direzione Generale suddetta in Firenze, non più tardi delle ore 12 meridiane del dì 26 corrente. Sulla busta contenente l'offerta dovrà esservi l'indicazione:

Offerta per fornitura d'Olio d'Oliva.

L'apertura delle offerte sarà fatta dal Comitato di Sorveglianza della Amministrazione, il quale si riserva di scegliere quella o quelle che gli sembreranno migliori ed anche di non accettarne veruna qualora non le giudichi convenienti. Non sarà tenuto conto delle offerte includenti condizioni diverse da quelle stabilite nel relativo Capitolato.

Ogni concorrente, nell'atto della presentazione dell'offerta, dovrà fare nella Cassa dell'Amministrazione un deposito di L. 15 di rendita del Consolidato Italiano per ogni 10,000 chilogrammi d'Olio pei quali intende concorrere.

Il prezzo dell'Olio dovrà essere scritto in tutte lettere e in cifre nella offerta, e questa dovrà pure indicare le Stazioni delle Ferrovie Romane dalle quali si domanda di spedire l'Olio a forma dell'articolo 3.° del Capitolato.

Firenze, 18 Agosto 1882.

LA DIREZIONE GENERALE.

TORINO — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate,* Via Finanze, 13.

ANNO XV. Mercoledì 30 Agosto 1882. N. 35.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO.

FERROVIA FOSSANO-MONDOVI'-CEVA

La *Gazz. Uff.* del 25 corrente ha pubblicato il seguente R. Decreto del 12 luglio p. p., controfirmato dai ministri Baccarini, Magliani e Zanardelli:

Articolo unico. È approvata la Convenzione stipulata il 30 giugno 1882 tra i Ministri dei lavori pubblici e delle finanze, *interim* del tesoro, per l'Amministrazione dello Stato, ed il signor cav. Giacomo Viale, delegato del Consorzio dei Comuni di Fossano, Mondovì e Ceva, per la concessione al Consorzio medesimo della costruzione e dello esercizio di una strada ferrata a sezione ridotta da Fossano per Mondovì a Ceva.

Convenzione per la concessione della costruzione e dell'esercizio d'una ferrovia Fossano-Mondovì-Ceva.

L'anno del Signore 1882, addì 30 del mese di giugno, in Roma.

Fra le LL. EE. il comm. Alfredo Baccarini, Ministro dei lavori pubblici, ed il comm. Agostino Magliani, Ministro delle finanze, *interim* del tesoro, per conto dell'Amministrazione dello Stato, ed il Consorzio costituitosi fra i Comuni di Fossano, Mondovì e Ceva, rappresentato dal signor Viale cavaliere avvocato Giacomo, in virtù di verbale in data 25 giugno 1882 dell'assemblea generale dei delegati del Consorzio medesimo, e qui unito sotto il n. I;

I quali, dichiarando vere le premesse, convengono e stipulano quanto segue:

Art. 1. Il Governo accorda al Consorzio suddetto la concessione per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia da Fossano a Mondovì e Ceva, che il Consorzio si obbligz di costruire ed esercitare a tutte sue spese, rischio e pericolo.

La concessione è fatta sotto l'osservanza delle disposizioni stabilite dalla legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª), delle condizioni generali dolla legge sui lavori pubblici 20 marzo 1865, allegato *F*, e dei regolamenti dalla medesima derivanti; nonchè di quelle della presente Convenzione e del Capitolato relativo ad essa, allegato sotto il n. II, nonchè delle condizioni per l'uso di alcune striscie del suolo della strada nazionale dal Piemonte ad Oneglia, formulate dall'Ufficio del Genio civile di Cuneo in data 15 settembre 1881 ed allegate alla presente sotto il n. III.

Art. 2. Il concorso a carico dello Stato, ai termini degli articoli 11 e 18 della legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª), pel solo tratto Fossano-Mondovi (m. 24,285), mentre per l'altro tratto Mondovì-Ceva non è accordato alcun sussidio, sarà commisurato alla spesa necessaria per la costruzione del tronco Fossano-Mondovì, compreso il materiala mobile del tronco stesso.

L'ammontare di tale concorso è stabilito colle norme dell'articolo 11 della predetta legge, nella somma di L. 760,873.50, compreso il materiale mobile, sul costo totale di L. 1,268,122.47, corrispondenti a L. 52,220 per ogni chilometro della ferrovia da costruirsi, giusta il progetto dell'ing. Luigi Raucorelli e Stefano Moschetti del 15 maggio 1881, approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici col voto del 5 novembre detto anno, n. 2280.

Saranno comunicati al Governo i contratti di appalto che il Consorzio concessionario potesse stipulare per la costruzione e l'esercizio della linea, rimanendo esso sempre responsabile direttamente, nei rapporti col Governo e coi terzi, dell'esatto adempimento dei patti della concessione.

Eseguendosi la liquidazione finale e lo accertamento delle spese tutte riflettenti la costruzione completa della linea, ai termini dell'art. 4 della legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª), si stabilirà definitivamente il riparto dei decimi a carico dello Stato e dei decimi della Provincia ed Enti interessati coi criterii dell'art. 11 della legge predetta, limitatamente alla spesa necessaria per la costruzione del detto tronco sussidiato, relativo materiale mobile; e la somma

che potrà risultare in diminuzione, in confronto del costo totale di L. 1,268,122.47, sarà ragguagliatamente detratta dal concorso governativo come sopra fissato, da ritenersi in ogni caso come quota massima del concorso a carico dello Stato.

Nel caso che il Consorzio concessionario stabilisse dei contratti *à forfait* per la costruzione della linea concessa, lo Stato pagherà i decimi ad esso spettanti, coi criterii dell'articolo 11 della legge predetta, sull'ammontare della somma convenuta nel detto *forfait*, purchè non sia oltrepassato il limite di L. 760,873.50, come sopra stabilito; rimanendo sempre fermo il diritto del Governo d'invigilare i lavori e di accertare, in qualunque luogo e tempo, le spese effettivamente incontrate per la esecuzione della linea, e di stabilire lo ammontare della sua quota di concorso in base ai risultati della finale liquidazione, quando da questa risulti che la spesa effettiva sia stata minore di quella di L. 1,268,122.47, come sopra fissata per la esecuzione della linea pel tratto sussidiato, compreso il materiale mobile, secondo il tipo n. 4 delle ferrovie complementari.

Il pagamento del concorso a carico dello Stato sarà fatto in quattro anni, a decorrere dal 1892, perchè così di accordo convenuto, ed in quattro rate annue, la prima delle quali non sarà minore di L. 250,000.

Art. 3. La presente Convenzione non sarà valida e definitiva se non dopo approvata per Decreto Reale.

Il Ministro dei lavori pubblici
A. Baccarini.

Il Ministro delle finanze, interim *del tesoro*,
A. Magliani.

Il Rappresentante il Consorzio fra i Comuni di Fossano, Mondovì e Ceva
Avv. Giacomo Viale.

F. Siccardi *test.*

(*Segue il Capitolato consimile ad altri già pubblicati*).

LA FERROVIA DI SUPERGA

La Giunta municipale di Torino, nella seduta del 24 volgente mese, ebbe nuovamente ad occuparsi della ferrovia di Superga, in seguito a lettera del Ministro dei lavori pubblici in data 21 corr., e vi fu adottata la seguente deliberazione:

« Veduta nuovamente la lettera e rappresentanza municipale, sporta all'on. Ministro dei lavori pubblici, in data 17 agosto;

« Veduta la risposta fatta alla medesima dall'on. Ministro, in data 21 stesso mese;

« Considerato che l'on. Ministro si riserva bensì di sottoporre al Consiglio dei Ministri la fatta rappresentanza per la domanda di un aumento del sussidio governativo; ma le dichiarazioni assolute da esso date intorno al tempo e modo del pagamento non lasciano luogo a speranza, nè possibilità che abbia a cominciare se non dal 1893;

« Che, anche nel caso di aumento dal sussidio governativo, e nel caso in cui credesse il Consiglio comunale di fare qualche aggiunta alla somma complessiva già votata in L. 287,000, per la parte ritenuta a suo carico nel *forfait* cui ora consentirebbe la Società assuntrice, qualora questa persista nel voler essere pagata, anche per la parte del sussidio governativo, all'apertura dell'esercizio, non vi sarebbe modo per soddisfare questa esigenza, tranne quando il Municipio assumesse un'anticipazione che va oltre il decennio: il che si ritiene non conveniente, nè possibile sotto nessun rapporto;

« La Giunta

« Manda rassegnare al Consiglio comunale i documenti anzidetti, persistendo nella conclusione della sua antecedente deliberazione in data 18 agosto corrente ».

— Ecco ora le conclusioni della lettera del ministro Baccarini, alla quale accenna la Giunta nella sua deliberazione:

« . . . .

« Parmi così d'avere abbastanza chiarite le ragioni per le quali il Ministero non può accettare i calcoli, sui quali la S. V. si appoggia per chiedere il contributo del Governo sia accresciuto almeno ad una cifra che, unita alla sovvenzione votata dal Comune in L. 287,000, raggiunga la somma di L. 1,400,000; e credo anche di avere addimostrato con ciò, che il Governo non può *assumere maggiore aggravio* delle L. 900,000 proposte.

« Anzi, allo stato delle cose, essendo valutato il costo di L. 1,400,000, il contributo dello Stato non dovrebbe oltrepassare i 6[10 di detta somma, e quindi equivalerebbe a . . . . L. 840,000
mentre la quota dei 4[10 del Comune sarebbe di » 560,000

Totale L. 1,400,000

« Premesse tali osservazioni, la cui importanza non può sfuggire alla saviezza della S. V. Ill.ma, io non tralascierò di sottoporre novellamente la questione al Consiglio dei Ministri; ma mi preme di far presente a codesta Amministrazione comunale, che il Governo non potrebbe pagare la sua quota di contributo che nei modi e nei termini adottati per le altre simili concessioni, ossia in annualità da determinarsi a partire dal 1893; come mi preme altresì che l'Amministrazione stessa consideri che, per rendere possibile la esecuzione di quest'opera, occorre necessariamente che al promesso concorso ed ai sacrifizii del Governo corrispondano in giusta misura quelli di codesto cospicuo Comune, che in modo speciale vi è interessato.

« Sarebbe poi di somma importanza, per un accordo definitivo, che anche la Provincia accordasse qualche concorso.

« *Il Ministro* A. Baccarini ».

— Dopo ciò, alla Società promotrice dell'Industria nazionale, il 26 corr. ebbe luogo un'assemblea convocata per trattare esclusivamente la quistione della ferrovia Torino-Superga.

Numerosi soci e cittadini erano convenuti all'adunanza, presieduta dal comm. Ajello, il quale fece una chiara esposizione del punto in cui attualmente si trovano le pratiche per questa ferrovia.

Presero in seguito la parola il cav. Sormani, il comm. Rey, l'ing. Benazzo, il sig. Angelo Marchi, l'avv. Tedeschi, l'ing. Agudio, l'avv. Colla; e risposero per delucidazioni e spiegazioni l'ing. Benazzo ed il presidente Ajello.

In fine di seduta si votò un ringraziamento alla Società Torinese delle tramvie e ferrovie economiche, per avere essa rinunziato a 100,000 lire del promesso sussidio; e si stabilì di fare pratiche dirette colla Provincia, acciò anch'essa concorra a quest'opera.

Si approvò altresì la proposta del presidente di spedire due telegrammi di ringraziamento e di sollecitazione al presidente del Consiglio dei Ministri ed al Ministro dei lavori pubblici, il quale rispose tosto col telegramma seguente:

« *Presidente Società promotrice Industria nazionale*
« Torino.

« Ringrazio, assicurando che, per parte mia, farò tutto quanto sarà possibile.

« *Ministro* Baccarini ».

— Finalmente il Consiglio comunale, nella seduta del 28, trattò la stessa questione, sulla base della nota ministeriale portante le condizioni dell' iscrizione in quarta categoria.

Data lettura delle suddette deliberazioni della Giunta, secondo cui si insiste per la somma e per il modo di pagamento del concorso di L. 287,000 votato per la ferrovia di Superga, si apre la discussione generale, alla quale prendono parte i consiglieri Piana, Benazzo, Spantigati, Villa, Chiaves e Favale.

Finalmente l'on. Sindaco presidente legge un ordine del giorno del cons. Spantigati, così concepito:

« Il Consiglio comunale, facendosi interprete del vivo desiderio dell'intera popolazione di vedere compiuta la ferrovia di Superga col *sistema Agudio*, porta la cifra del suo sussidio a L. 300,000, e fa voti presso il Governo perchè consenta in quegli altri temperamenti, che valgano ad assicurare il compimento dell'opera per l'apertura dell'Esposizione Nazionale del 1884 ».

Il cons. Chiaves vorrebbe si cancellassero le parole *col sistema Agudio*, per non vincolarsi con un voto il Consiglio ad abbracciare esclusivamente il sistema Agudio.

Il cons. Spantigati risponde che non si tratta ora di discutere sui varii sistemi, ma di continuare la lunga discussione intrapresa sul sistema Agudio. Ed il Sindaco aggiunge che il Governo stesso si è esplicitamente vincolato pel sistema Agudio.

Posto però ai voti l'ordine del giorno Spantigati colla modificazione proposta dal cons. Chiaves, cancellandovi cioè le parole *col sistema Agudio*, il Consiglio non l'approva.

Posto quindi ai voti l'ordine del giorno Spantigati come era concepito, è approvato.

STRADE FERRATE ROMANE

CONVERSIONE DI TITOLI

La *Gazzetta Ufficiale* del 22 corr. ha pubblicato il seguente R. Decreto:

UMBERTO I
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D' ITALIA.

Vista la legge 8 marzo 1874, n. 1834 (serie 2ª), sulle conversioni in rendita consolidata 5 per cento dei debiti redimibili dello Stato;

Vista la legge 29 gennaio 1880, n. 5249 (serie 3ª), che approvò le Convenzioni di riscatto delle Ferrovie Romane, in forza della quale le Obbligazioni comuni della già Società delle Ferrovie suddette divennero debito dello Stato; in conseguenza di che, la precitata legge dell'8 marzo 1874 è applicabile anche a questi titoli;

Ritenuto che nel periodo decorso del 26 dicembre 1881 a tutto il mese di giugno 1882, furono presentati all'Amministrazione del Debito pubblico per la conversione nº 1393 titoli di debiti redimibili, per una complessiva annua rendita di L. 26,610, dei quali 11 con decorrenza dal 1º ottobre 1881, 3 dal 23 settembre stesso anno, 805 dal 1º gennaio 1882, e gli altri 574 dal 1º aprile detto anno; e che al corrispettivo dei medesimi fu assegnata un'eguale rendita consolidata 5 per cento di L. 26,610, con decorrenza dal 1º gennaio 1882 per L. 12,320, e dal 1º luglio 1882 per le restanti L. 14,290, oltre alla corresponsione alle parti dei convenuti prorata d'interessi sulla differenza di godimento fra le rendite redimibili cedute allo Stato, e la rendita consolidata 5 per cento attribuita in cambio, i quali prorata ammontano alla complessiva somma lorda di lire 3,623.75;

Visto l'unito prospetto di liquidazione firmato, d'ordine nostro, dal Ministro del tesoro;

Ritenuto che occorre provvedere alle corrispondenti variazioni nel bilancio definitivo della spesa del tesoro per l'anno 1882, in aumento al capitolo 106 ed in diminuzione ai capitoli 7 e 8;

Sulla proposta del Ministro segretario di Stato per le finanze, incaricato dell'*interim* del Ministero del tesoro,

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1. La Direzione generale del Debito pubblico è autorizzata a ritirare ed annullare, tenendone vivi i numeri d'iscrizione, i seguenti titoli di debiti redimibili, stati presentati per la conversione in rendita consolidata 5 per cento, cioè:

N.	7	Obbligazioni del Prestito pontificio 1860-64 5 per cento, con decorrenza dal 1º ottobre 1881, per la complessiva annua rendita di . . L.	145
»	4	Obbligazioni della Ferrovia Vittorio Emanuele 3 per cento, con decorrenza dal 1º ottobre 1881, per la complessiva annua rendita di . . . . . . »	60
»	3	Obbligazioni del Debito Parmense 15 e 16 giugno 1827, 5 per cento, con decorrenza dal 23 settembre 1881, per la complessiva annua rendita di . . »	40
»	805	Obbligazioni comuni delle Ferrovie Romane, con decorrenza dal 1º gennaio 1882, per la complessiva annua rendita di . . . . »	12,075
»	2	Obbligazioni della Ferrovia Vittorio Emanuele 3 per cento, con decorrenza dal 1º aprile 1882, per la complessiva annua rendita di . . . . »	30
»	569	Obbligazioni del Prestito pontificio 1866 (Blount) 5 per cento, con decorrenza dal 1º aprile 1882, per la complessiva annua rendita di. . . . . »	14,225
»	3	Obbligazioni del Prestito pontificio 1860-1864, con decorrenza dal 1º aprile 1882, per la complessiva annua rendita di »	35
N.	1393		L. 26,610

Art. 2. In cambio della rendita rappresentata dai titoli redimibili, designati nell'articolo precedente, sarà inscritta nel Gran Libro del Debito pubblico, con aumento al Consolidato 5 per cento, la rendita di L. 26,610, con decorrenza dal 1º gennaio 1883.

Art. 3. Il fondo stanziato al capitolo 106 del bilancio definitivo della spesa del tesoro per l'anno 1882 sarà aumentato della somma di L. 23,088 75, per prorata d'interessi, convenuti con le parti, dalla decorrenza della rendita assegnata in cambio fino a tutto dicembre 1882.

Art. 4. Il fondo stanziato al capitolo 7, articolo 9 del bilancio definitivo della spesa per il tesoro dell'anno 1882, sarà diminuito di L. 40 per la competenza lorda dei semestri al 23 marzo e 23 settembre 1882 per le tre Obbligazioni del Debito Parmense 15 e 16 giugno 1827.

Il fondo stanziato al detto capitolo, articolo 12 del bilancio medesimo, sarà diminuito di L. 162.50 per la competenza lorda dei semestri al 1° aprile e 1° ottobre 1882 per sette Obbligazioni del Prestito pontificio 1860-1864, e del semestre al 1° ottobre 1882 per le altre tre Obbligazioni della specie.

Il fondo stanziato al detto capitolo, articolo 13, sarà diminuito di L. 7,112.50 per la competenza lorda del semestre al 1° ottobre 1882 per le 569 Obbligazioni del Prestito ex-pontificio (Blount).

Il fondo stanziato al detto capitolo, articolo 17, del detto bilancio, sarà diminuito di L. 75 per la competenza lorda dei semestri al 1° aprile e 1° ottobre 1882 per quattro Obbligazioni della ferrovia *Vittorio Emanuele*, e del semestre al 1° ottobre 1882 per le altre due Obbligazioni della specie.

Il fondo stanziato al capitolo 8, articolo 19, del detto bilancio, sarà diminuito di L. 12,075 per la competenza lorda dei semestri al 1° luglio 1882 e 1° gennaio 1883 per le 805 Obbligazioni comuni delle Ferrovie Romane.

Ordiniamo che il presente Decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Torino, addì 29 luglio 1882.

UMBERTO.

A. Magliani.

Visto, *il Guardasigilli* G. Zanardelli.

PRODOTTI FERROVIARII MENSILI

(Maggio 1882).

Dalla Direzione generale delle Strade ferrate presso il Ministero dei lavori pubblici abbiamo in questi giorni ricevuto il prospetto dei prodotti del mese di maggio 1882, confrontati con quelli del maggio 1881, ed in relazione ai precedenti (*).

Il prodotto generale del maggio 1882 ascese a lire 15,599,880, composto come segue:

Viaggiatori	L.	6,477,501
Bagagli	»	264,682
Merci a grande velocità	»	1,364,718
Id. a piccola velocità	»	7,366,439
Prodotti diversi	»	126,540
Totale	L.	15,599,880

Tale prodotto va poi ripartito come segue:

		1882		1881
Ferrovie dello Stato — Alta Italia	L.	7,941,012	L.	7,606,206
Ferrovie dello Stato — Romane	»	2,693,102	»	2,837,227
Ferrovie dello Stato — Calab.-Sic.	»	979,627	»	945,800
» di diverse Società esercìte dallo Stato	»	1,459,504	»	1,394,467
» Meridionali	»	2,049,593	»	2,125,027
» Venete	»	88,177	»	81,090
» Sarde	»	132,835	»	152,910
Ferrovie diverse	»	256,030	»	210,437
Totale	L.	15,599,880	L.	15,353,164

(*) V. *Monitore*, N. 33 a. c.

Si ebbe dunque nel maggio 1882 un aumento complessivo di L. 246,716, in confronto del 1881. — Aumentarono: le Ferrovie dell'Alta Italia di L. 334,806, le Ferrovie di Società private esercìte dallo Stato di L. 65,637; le Ferrovie diverse di L. 45,593; le Calabro-Sicule di L. 33,827; e le Venete di L. 7,087. — Diminuirono invece: le Romane di L. 144,125; le Meridionali di L. 75,434; e le Sarde di lire 20,075.

I prodotti poi dal 1° gennaio a tutto maggio 1882, confrontati con quelli dell'eguale periodo del 1881, furono i seguenti:

		1882		1881
Ferrovie dello Stato — Alta Italia	L.	37,768,326	L.	35,548,392
Ferrovie dello Stato — Romane	»	12,865,886	»	13,365,769
Ferrovie dello Stato — Calab.-Sic.	»	4,850,185	»	4,765.087
» di diverse Società esercìte dallo Stato	»	7,007,653	»	6,610,715
» Meridionali	»	9.399,226	»	9,705,656
» Venete	»	427,019	»	385,783
» Sarde	»	589,364	»	551,439
Ferrovie diverse	»	1,173,244	»	888,625
Totale	L.	74,080,903	L.	71,821,466

Si ebbe dunque nel suddetto periodo del 1882 un aumento di L. 2,259,437, in confronto del 1881. — Aumentarono: le Ferrovie dell'Alta Italia di L. 2,219,934; le Ferrovie di Società diverse esercìte dallo Stato di L. 306,938 le Ferrovie diverse di L. 284,619; le Calabro-Sicule di lire 85,098; le Venete di L. 41,236; le Sarde di L 37.925. — Diminuirono invece: le Romane di L. 499,883; le Meridionali di L. 75,434; le Sarde di L. 20,075. —

Devesi qui notare che la lunghezza totale delle linee in esercizio, che nel maggio 1881 era di chil. 8,852, nel maggio 1882 era invece di chil. 9,047, essendosi nello stesso mese aggiunti ai 9,042, ch'erano nel mese precedente, altri chil. 5 pel tronco Codola-Nocera, delle Romane — E la lunghezza media, che nel maggio 1881 era di chil. 8,759, nel maggio 1882 era invece di chil. 8,947. —

Il prodotto chilometrico delle diverse linee in esercizio nel maggio 1882, confrontato con quello del 1881, fu il seguente:

		1882		1881
Ferrovie dello Stato — Alta Italia	L.	3.041	L.	2,913
Ferrovie dello Stato — Romane	»	1,591	»	1,686
Ferrovie dello Stato — Calabro-Sicule	»	729	»	730
» di diverse Società esercìte dallo Stato	»	1,560	»	1,491
» Meridionali	»	1,328	»	1,465
» Venete	»	643	»	591
» Sarde	»	341	»	393
Ferrovie diverse	»	780	»	751
Media complessiva	L.	1,738	L.	1,749

Si ebbe dunque nel maggio 1882 una diminuzione media complessiva di L. 11, in confronto del 1881. — Aumentarono: le Ferrovie dell'Alta Italia di L. 128; le Ferrovie di Società diverse esercìte dallo Stato di L. 69; le Venete di L. 152; le Ferrovie diverse di L. 29. — Diminuirono invece: le Meridionali di L. 137; le Romane di L. 95; le Sarde di L. 52. e le Calabro-Sicule di L. 1.

Finalmente il prodotto chilometrico dal 1° gennaio a tutto

maggio 1882, confrontato con quello dell'eguale periodo del 1881, fu il seguente:

		1882	1881
Ferrovie dello Stato	Alta Italia	L. 14,465	L. 13,614
	Romane	» 7,644	» 7,946
	Calabro-Sicule	» 3,611	» 3,708
»	di diverse Società esercite dallo Stato	» 7,494	» 7,070
»	Meridionali	» 6,179	» 6,693
»	Venete	» 3,116	» 2,815
»	Sarde	» 1,515	» 1,458
Ferrovie diverse		» 3,576	» 3,267
	Media complessiva L.	8,279	L. 8,208

Si ebbe dunque nel suddetto periodo del 1882 un aumento medio complessivo di L. 71, in confronto del 1881. — Aumentarono: le Ferrovie dell'Alta Italia di L 851; le Ferrovie di Società diverse esercite dallo Stato di L. 424; le Ferrovie diverse di L. 309; le Venete di L. 301; e le Sarde di L. 57. — Diminuirono invece: le Meridionali di L. 514; le Romane di L. 302; e le Calabro-Sicule di L. 97.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Abbiamo da fonte competente che i lavori della ferrovia Novara-Pino sono tutti prossimi alla ultimazione. Il ponte sul Ticino e la galleria di Laveno saranno transitabili entro il settembre. La posa dell'armamento è già intrapresa in molteplici punti, e l'apertura della linea è fissata pel 15 ottobre successivo.

Lunedì e martedì scorsi ebbe luogo la visita di ricognizione della linea Stradella-Pavia-Vercelli. Sono intervenuti, per parte del Ministero dei lavori pubblici, il comm. Borgnini, ispettore del Genio civile, ed il comm. Bussi, Commissario governativo: e per l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia il commendatore Massa, direttore dell'esercizio.

Crediamo che, stante il soddisfacente risultato della visita, verrà in breve aperta all'esercizio la tratta Stradella-Pavia-Garlasco.

Possiamo annunciare che, a cominciare dal 6 settembre prossimo, saranno provvisoriamente attivate, per la via di Chiasso-Gottardo, le parti 1ª e 2ª del nuovo Regolamento-tariffa pel servizio cumulativo italo-germanico.

La 1ª parte contiene le condizioni e norma dei trasporti, le prescrizioni di tariffa, la nomenclatura e classificazione generale delle merci, le tabelle per l'instradamento dei trasporti, le distanze chilometriche ed i termini di resa: ed è comune al servizio di cui trattasi per le tre vie, ma per ora non è provvisoriamente applicabile che a quello per la via di Chiasso-Gottardo. La 2ª parte contiene i prezzi di trasporto a G. e P. V., provvisoriamente applicabili per le percorrenze rispettive, italiana e svizzero-germanica, alle spedizioni in servizio cumulativo, le quali, avuto riguardo alla loro provenienza o destinazione, e secondo che risulta dalla tabella d'instradamento, debbono transitare esclusivamente per la via di Chiasso-Gottardo.

In conseguenza di ciò, dallo stesso giorno 6 settembre, e fino a nuovo avviso, le vigenti tariffe italo-germaniche, via Brennero e via Pontebba, continueranno ad essere applicate soltanto pei trasporti in servizio cumulativo da o per le Stazioni germaniche, alle quali le tabelle d'instradamento assegnano il transito esclusivo per la via del Brennero o, rispettivamente, per quella di Pontebba.

I prodotti lordi del traffico sulle Ferrovie dell'Alta Italia a tutto luglio p. p. hanno raggiunto la somma totale di L. 63,565,962.31, comprese L. 63,326.20 per la navigazione sul lago di Garda: mentre nel corrispondente periodo del 1881 non ascendevano che a L. 61,074,531.60, comprese L. 64,548.15 per la navigazione suddetta. Si ebbe dunque nel 1882 un aumento di L. 2,491,430.71, calcolate le L. 1,221.95 in meno per la navigazione.

Ci scrivono da Salerno che, or sono pochi giorni, l'ispettore del Genio civile comm. Borgnini, accompagnato dal Direttore tecnico governativo della ferrovia Battipaglia-Castrocucco, cav. Fabris, e dall'Impresa Menotti, procedette ad una visita dei lavori di costruzione del tronco da Battipaglia ad Ogliastro, onde riconoscere se fosse stato possibile di aprire all'esercizio il detto tronco entro il mese di novembre prossimo.

Chi ci scrive assicura che il predetto sig. ispettore avrebbe espresso la convinzione potersi per l'epoca preaccennata inaugurare il pubblico servizio fra Battipaglia ed Ogliastro, servendosi pel passaggio del fiume Sele del ponte provvisorio in legname (debitamente rinforzato), costrutto già per proprio uso dall'Impresa.

È indubitato che, potendosi conseguire l'intento, ne risentiranno grande beneficio i Comuni situati in prossimità della linea: ma, se vuolsi estendere lo stesso beneficio a *molti* altri Comuni, sarebbe opportunissimo che le buone disposizioni del Ministero dei lavori pubblici, (anche con qualche aggravio di spesa) si applicassero altresì al tronco successivo da Ogliastro ad Agropoli, i cui lavori, a quanto ci viene assicurato, sono così sviluppati da permettere che anche l'apertura all'esercizio di questo tronco possa effettuarsi contemporaneamente a quella del tronco precedente. (V. le *Notizie ferr. ital.*).

Al primo esperimento d'asta per l'appalto dei lavori di costruzione e delle provviste occorrenti pel tronco della ferrovia da Reggio a Costrocucco, compreso fra Bagnara e Scilla, è rimasto deliberatario provvisorio il signor Missaghi Giovanni, per la somma di L. 1,401,600, ossia col ribasso del 27 p. 0/0 su quella di appalto. La scadenza dei fatali è stabilita pel 14 del prossimo settembre.

Il Consiglio di Stato, in una delle sue ultime adunanze, ha ritenuto ammissibili i seguenti progetti della linea Ivrea-Aosta:

a) Progetto del tronco Quincinetto-Verrès, della lunghezza di m. 17,047 e dell'importo presunto di L. 3,280,000, delle quali L. 2,462,100 a base d'asta, ed il rimanente a disposizione dell'Amministrazione per espropriazioni ed imprevisti:

b) Progetto del tronco Chambave-Aosta, della lunghezza di m. 18,690 e dell'importo preventivato di L. 3,346,000, delle quali L. 2,449,600 a base d'asta ed il rimanente a disposizione dell'Amministrazione per espropriazioni ed imprevvisti.

Sappiamo poi che i due tronchi preaccennati saranno messi immediatamente in appalto, e con essi la intera linea da Ivrea ad Aosta si troverà completamente in costruzione.

><

Ci scrivono da Portogruaro che quel Consiglio comunale, in sua recente adunanza, sulla considerazione che la linea Mestre-San Donà-Portogruaro ha lo scopo principale di congiungere col più breve tracciato il porto di Venezia col valico della Pontebba, si è pronunziato favorevole allo impianto della Stazione di Portogruaro a monte della città, con che il percorso della linea viene ad essere abbreviato di circa 3 chilometri. (V. le *Notizie ferr. ital.*).

Di tale deliberazione va resa debita lode a quel Consiglio, che ha così sacrificato l'interesse locale al generale, essendo evidente che, pei bisogni del commercio di quella città, sarebbe stata assai più vantaggiosa la situazione della Stazione a valle del paese, come quella che avrebbe potuto mettere più direttamente la ferrovia a portata della navigazione fluviale verso il mare.

><

Pel giorno 25 del corrente mese era indetta la convocazione di un'assemblea straordinaria degli Azionisti delle ferrovie Milano-Saronno e Milano-Erba. Ma tale convocazione venne rinviata a giorno indeterminato, da fissarsi dopo che il Consiglio provinciale di Como si sarà pronunziato intorno all'accollo delle linee ferroviarie testè concesse a quella Provincia.

><

Abbiamo da Pavia che colà si fanno sempre più insistenti i reclami del Commercio contro l'attuale orario della linea Pavia-Cremona-Brescia, secondo il quale non è possibile di compiere nello stesso giorno il viaggio di andata e ritorno fra gli estremi della linea.

Sappiamo che il Municipio di Pavia ha instato presso il Ministero dei lavori pubblici per ottenere una modificazione d'orario, che tolga il lamentato inconveniente: e non dubitiamo che si darà in breve favorevole evasione alle presentate istanze.

><

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 21 al 26 agosto 1882.

Furono, fra gli altri, approvati i progetti riflettenti:

La costruzione del tronco dall'ettometro 18 a Mondovì della ferrovia Cuneo-Mondovì;

La costruzione di travate metalliche occorrenti ai ponti lungo i tronchi Colico-Morbegno e Trivio-Campo, della ferrovia Sondrio-Colico-Chiavenna;

L'impianto del servizio merci a piccola velocità nella Stazione di Rogoredo, lungo la linea Milano-Piacenza;

Un prolungamento di binario morto per ricovero dei treni merci nella Stazione di Isola del Cantone, lungo la ferrovia Torino-Genova;

La costruzione del tronco della strada provinciale di 2ª serie Amalfi-Positano-Meta, compreso tra l'abitato di Amalfi e la punta Campana, in provincia di Salerno;

La sistemazione dell'argine sinistro di Adige, inferiormente al ponte di legno in Cavarzere, provincia di Venezia;

La sistemazione dell'argine destro del Canale di Pontelungo, tra i cippi numerici 39 e 41, in Comune di Bovolenta, provincia di Padova;

E la difesa frontale al froldo Brugnoli Soretti sulla destra di Secchia, di sotto a Concordia, in provincia di Modena.

Notizie Ferroviarie Italiane

Trasporti militari in ferrovia — Leggesi nell'*Italia Militare:*

Possiamo assicurare che fra breve verrà firmata la nuova Convenzione pei trasporti militari in ferrovia, già intesa in massima fra il Ministero della guerra e le diverse Amministrazioni ferroviarie del Regno. A questo proposito, anzi, siamo in grado di aggiungere che il ritardo nel tradurre in atto gli accordi preliminari stabilitisi fino dal principio del corrente anno deriva essenzialmente dalle trattative che si stanno facendo dalle Amministrazioni ferroviarie fra loro, per porsi d'accordo sull'eseguimento di alcuni punti svoltisi nella conferenza che condusse a stabilire i patti della nuova Convenzione.

Ferrovia Colico-Sondrio. — Alle ore 10 antim. del 9 settembre p. v., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Sondrio, si addiverrà, simultaneamente, allo incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Colico-Sondrio, compreso fra Morbegno e Sondrio, della lunghezza di m. 24,074 (escluse le espropriazioni stabili, le travate metalliche per ponti, e la provvista dei ferri d'armamento e meccanismi fissi per le Stazioni), per la presunta somma di L. 1,300,000.

I lavori dovranno essere intrapresi a misura che se ne farà la regolare consegna ed essere condotti con la necessaria attività, perchè l'apertura del tronco all'esercizio possa essere fatta entro 36 mesi dal giorno in cui la consegna avrà avuto principio. I lavori di completamento, di finimento, accessorii, e quelli di manutenzione obbligatoria a carico della Impresa, dovranno essere ultimati, in uno con la relativa liquidazione finale ed in istato di collaudo, entro mesi 24 successivi all'apertura del tronco all'esercizio.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 57,000, ed in lire 155,000 quella definitiva, ambedue in numerario o rendita D. P.

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia. — Alle ore 10 antim. dell'11 settembre p. v., presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Cuneo, si addiverrà, simultaneamente, allo incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Cuneo-Ventimiglia, compreso fra la strada provinciale Cuneo-Mondovì e la Stazione di Borgo San Dalmazzo, della

lunghezza di m. 11,721.53 (escluse le espropriazioni stabili e l'armamento), per la presunta somma di L. 1,073,000.

I lavori dovranno essere intrapresi a misura che se ne farà la regolare consegna ed essere condotti con la necessaria attività, perchè l'apertura del tronco all'esercizio possa essere fatta entro mesi 24 dal giorno in cui la consegna avrà avuto principio. I lavori di completamento, di finimento, accessorii, e quelli di manutenzione obbligatoria a carico della impresa, dovranno essere ultimati, in uno con la relativa liquidazione finale ed in istato di collaudo, entro mesi 24 successivi all'apertura del tronco all'esercizio.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 54,000, ed in L. 108,000 quella definitiva, ambedue in numerario o rendita D. P.

Ferrovia Battipaglia-Castrocucco — Alle ore 11 ant. dell'11 settembre p. v., presso la Prefettura di Salerno, si addiverrà allo incanto per l'appalto della fornitura di n. 25 deviatoi, con cuore in acciaio fuso capovolgibile, di cui n. 18 occorrono per l'armamento delle Stazioni del tronco di ferrovia in costruzione fra Battipaglia ed Ogliastro, e n. 7 pel tronco successivo fra Ogliastro ed Agropoli, per lo ammontare preventivato di L. 50,000.

I deviatoi dovranno essere consegnati, franchi di qualunque spesa, nella Stazione di Battipaglia, linea Napoli-Potenza, entro mesi tre dal giorno in cui sarà dato l'ordine di esecuzione del lavoro.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito di L. 2,500 per cauzione provvisoria, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione definitiva è fissata in L. 5,000 in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia Macerata-Albacina-Fabriano — Alle ore antim. del 12 settembre p. v., presso il suddetto Ministero, e presso la Prefettura di Macerata, si addiverrà simultaneamente allo incanto per l'appalto delle opere a provviste occorrenti per la costruzione del tronco delle ferrovia Macerata-Albacina-Fabriano, compreso fra le Stazioni di Matelica e Sanseverino, della lunghezza di metri 18,060 (escluse le espropriazioni stabili e la provvista dei ferri d'armamento e dei meccanismi fissi per le Stazioni), per la presunta somma di L. 1,630,000

I lavori dovranno essere intrapresi a misura che se ne farà la regolare consegna, ed essere condotti con la necessaria attività, perchè l'attività del tronco all'esercizio possa essere fatta entro mesi 24 dal giorno in cui la consegna avrà avuto principio. I lavori di completamento, di finimento, accessorii, e quelli di manutenzione obbligatoria a carico della Impresa, dovranno essere ultimati, in uno con la relativa liquidazione finale ed in istato di collaudo, entro mesi 12 successivi all'apertura del tronco all'esercizio.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 66,000, ed in L. 132,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

— Alle ore 10 antim. dello stesso giorno 12, presso il Ministero e la Prefettura suddetti, si addiverrà simultaneamente allo incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti per la costruzione del tronco della ferrovia Macerata-Albacina-Fabriano, compreso fra le Stazioni di Macerata (Piediripa) e Sforzacosta, della lunghezza di metri 6,500 (escluse le espropriazioni stabili e la provvista dei ferri d'armamento e dei meccanismi fissi per le Stazioni), per la presunta somma di L 480,000.

I lavori dovranno essere intrapresi e compiuti come sopra.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 24,000, ed in L. 48,000 quella definitiva, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Alle ore 10 ant. dello stesso giorno 12, presso il Ministero e la Prefettura suddetti, si addiverrà, simultaneamente, allo incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti per la costruzione del tronco della ferrovia Macerata-Albacina-Fabriano, compreso fra le Stazioni di Macerata (Piediripa) e Macerata città), della lunghezza di m. 5,654, (escluse le espropriazioni stabili e la provvista dei ferri d'armamento e dei meccanismi fissi per le Stazioni), per la presunta somma di L. 860,000.

I lavori dovranno essere intrapresi e compiuti come sopra.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 43,000, ed in L. 86,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia Macerata-Porto Civitanova — Alle ore 10 ant. dello stesso giorno 12, presso il Ministero e la Prefettura suddetti, si addiverrà, simultaneamente, allo incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti per la costruzione del tronco della ferrovia Macerata-Porto Civitanova, compreso fra le Stazioni di Morrovalle e quella di Macerata (Piediripa) (escluse le espropriazioni stabili e la provvista dei ferri d'armamento e dei meccanismi fissi per le Stazioni), per la presunta somma di L. 385,060.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 15 dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 20,000, ed in L. 39,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia Messina-Patti. — Alle ore 10 antim. del 16 settembre p. v., presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Palermo, si addiverrà, simultaneamente allo incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Messina-Patti al tronco Cerda-Termini, fra Lascari e Cefalù, della lunghezza di m. 9,221 circa (escluse le espropriazioni stabili e la provvista dei ferri d'armamento e dei meccanismi fissi per le Stazioni), per la presunta somma di L. 1,150,000.

I lavori dovranno essere intrapresi a misura che se ne farà la regolare consegna ed essere condotti con la necessaria attività, perchè l'apertura del tronco all'esercizio possa essere fatta entro mesi 36 dal giorno in cui la consegna avrà avuto principio. I lavori di completamento, di finimento, accessorii, e quelli di manutenzione obbligatoria a carico della Impresa, dovranno essere ultimati, in uno con la relativa liquidazione finale ed in istato di collaudo, entro mesi 24 successivi all'apertura del tronco all'esercizio.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 55,000 ed in L. 108,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

— Alle ore 10 ant. dello stesso giorno 16, presso il Ministero e la Prefettura di Messina, si addiverrà, simultaneamente, all'incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Messina-Patti al tronco Cerda-Termini, fra Messina e Saponara, della lunghezza di m. 18,587, ivi compresa la galleria Peloritana, della lunghezza di m 5,454 circa (escluse le espropriazioni stabili e la provvista dei ferri d'armamento e dei meccanismi fissi per le Stazioni), per le presunta somma di lire 13,850,000.

I lavori dovranno essere intrapresi a misura che se ne farà la regolare consegna ed essere condotti con la necessaria attività, perchè l'apertura del tronco all'esercizio possa essere fatta entro mesi 46 dal giorno in cui la consegna avrà avuto principio. I lavori di completamento, di finimento, accessorii, e quelli di manutenzione obbligatoria a carico dell'Impresa, dovranno essere ultimati, in uno con la relativa liquidazione finale ed in istato di collaudo, entro mesi 24 successivi all'apertura del tronco all'esercizio.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 500,000, ed in L. 750,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Succursale alla Ferrovia dei Giovi — Alle ore 10 antim. del giorno 22 settembre p. v., presso il suddetto Ministero e presso la Prefettnra di Genova, si addiverrà, simultaneamente, allo incanto per gli appalti, in due distinti lotti, delle opere e provviste occorrenti alla costruzione dei due tronchi costituenti la Ferrovia succursale a quella dei Giovi (escluse le espropriazioni stabili e la provvista dei ferri d'armamento), cioè:

1° tronco compreso fra la Stazione di Rivarolo e quella di Mignanego presso Ponterosso, della lunghezza di metri 12,889, per il presunto importo di L. 10,730,000; — 2° tronco dalla Stazione di Mignanego a quella di Ronco-Villavecchia, ivi compresa la grande galleria di Ronco, della lunghezza di m. 8,262 sulla lunghezza complessiva di metri 9.691, per il presunto importo di L. 14,250,000.

I lavori dovranno essere intrapresi a misura che se ne farà la regolare consegna ed essere condotti con la necessaria attività, perchè l'apertura dei tronchi all'esercizio possa essere fatta entro mesi 24 dal giorno in cui la consegna avrà avuto principio. I lavori di completamento, di finimento, accessorii, e quelli di manutenzione obbligatoria a carico dell'Impresa, dovranno essere ultimati, in uno con la relativa liquidazione finale ed in istato di collaudo, entro mesi 24 successivi all'apertura dei tronchi all'esercizio.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria pel 1° lotto è fissata in lire 358,000, e quella definitiva in L. 586,000; e pel 2° lotto, rispettivamente in L. 475,000, e 762,000: tutte in numerario o rendita D. P.

Ferrovie venete complementari. — Scrivono da Portogruaro, 21, all'*Adriatico*:

Il nostro Consiglio comunale, interpellato dal Ministero, mediante la Prefettura, sulla preferenza che intendeva dare alla Stazione, a monti od a valle della città, della nuova linea ferroviaria Mestre-Sandonà-Portogruaro-Gemona, prendeva sabato scorso ad unanimità, meno un voto contrario ed una astensione, la seguente deliberazione:

« Il Consiglio, udita la lettura della Nota prefettizia, nel mentre incarica la Giunta di manifestare a S. E il Ministro dei lavori pubblici la propria gratitudine per il benigno riguardo avuto agl' interessi locali, pure riconoscendo che tornerebbe di maggior vantaggio ai nostri commerci la Stazione a valle della città, come quella che metterebbe direttamente la ferrovia a portata della navigazione fluviale;

« Considerato però che lo scopo precipuo della Provincia nel deliberare la ferrovia Mestre-Portogruaro e Portogruaro-Casarsa-Gemona si è quello di congiungere colla linea più breve il porto di Venezia col valico Pontebbano, e che la Stazione a monte della città ne abbrevia di tre chilometri il percorso;

« Ritenuto che alla nostra navigazione fluviale è provviste dal Governo con un braccio che, staccandosi dalla Stazione, mette al fiume;

« Delibera di dare la preferenza alla Stazione a monti ».

— Da Cividale, 20 agosto, scrivono al *Giornale di Udine*: Ieri questo ff. di Sindaco firmò, presso la Deputazione provincialo, il contratto relativo al sussidio stabilito da questo Comune per congiungersi ad Udine a mezzo di una ferrovia.

Perchè la Società Veneta possa chiedere la concessione di questa linea, non manca ora che la stipulazione dell'analogo contratto riguardante l'altro sussidio di L. 2,500 annue per 35 anni, già votato dal Consiglio comunale di Udine.

Speriamo che anche il compimento di quest'atto non si lascierà attendere lungo tempo, ora che quel Consiglio è chiamato ad autorizzarne la stipulazione.

— Il *Giornale di Udine* reca poi che quel Consiglio comunale, nella seduta del 26 corr., ha sospeso la firma del contratto per la ferrovia Udine-Cividale fino a che non sia assicurata la esecuzione dell'altra da Udine per Palma a Latisana; ritenuto che, ove questa condizione non abbia a verificarsi prima della scadenza dell' impegno assunto riguardo alla 1ª linea dalla Società Veneta, sarà l'argomento riproposto in tempo utile alle deliberazioni del Consiglio.

Ferrovie Varesine. — Nella seduta del 22 corr. al Consiglio comunale di Varese, dopo una elaborata relazione, che compendiava lo svolgimento delle lunghe pratiche aperte per le ferrovie Varesine e le fasi che tale questione aveva subìto in seno al Consiglio provinciale, e dopo qualche discussione, si proponeva il seguente ordine del giorno, che fu all'unanimità approvato.

« Il Consiglio comunale di Varese:

« Dolorosamente impressionato dalla nuova dilazione adottata dall'onor. Consiglio provinciale nella seduta 14 volgente agosto al riguardo delle ferrovie della Provincia;

« Eco fedele della profonda commozione suscitata dall'inattesa notizia nella intera cittadinanza, la quale, accorata e trepidante, vede nella differita attuazione della diuturnamente sospirata ferrovia una iattura gravissima, che per poco di ulteriori indugi, riuscirebbe fatale e irreparabile ai suoi più vitali interessi;

« Delibera:

« Di pregare con tutta l'insistenza la nuova Commissione provinciale ferroviaria ad esaurire colla massima speditezza il cômpito affidatole, e l'onor. Consiglio provinciale a volere poi dare quella definitiva deliberazione, che assicuri l'immediata costruzione delle ferrovie occidentali; e che in contemporaneità tranquillizzi Lecco coll'anticipare i mezzi pecuniarii, che a termini di legge procurino la costruzione immediata anche della sua ferrovia, così abbracciando finalmente i due circondarii nella sospirata comunicazione col capoluogo di loro provincia;

« E confida

« Che il senno e il patriottismo, così degli egregi commissarii, che dell'onor. Consiglio provinciale, vorranno far pago il voto più fervido della città di Varese e suo circondario, che è pur quello di tutta la provincia ».

— Il 26 corrente, presso il Municipio di Varese, si tenne poi un'adunanza, promossa dal Comitato ferroviario varesino, ed a cui intervennero tutti i rappresentanti dei Comitati di Varese e di Como, nonchè di quelli per la Como-Lecco aventi sede in Cantù ed Oggionno.

La presidenza era tenuta dal sig. ing. Veratti, presidente del Comitato Varesino.

Dopo viva discussione, l'assemblea approvava all'unanimità un lungo ordine del giorno, in due parti separate, una per le ferrovie varesine, e l'altra per la Como-Lecco, facendo voti per la più sollecita costruzione di queste linee.

Esso venne subito presentato alla Commissione delegata dal Consiglio provinciale di Como per nuovamente studiare e riferire sulle proposte ferroviarie, nonchè alla Deputazione provinciale.

Ferrovia Saluzzo-Moretta. — Giovedì scorso si radunò in via straordinaria il Consiglio comunale di Saluzzo, in seguito a richiesta del Prefetto della provincia, dipendente da lettera ministeriale, per deliberare se esso persistesse o meno nelle precedenti sue deliberazioni di concorso nella spesa della costruzione delle ferrovia Saluzzo-Moretta.

Il cons. Buttini fece al Consiglio una lucida ed estesa relazione della pratica, e dimostrò calorosamente ed eloquentemente la nessuna attendibilità della proposta ministeriale, sia dal punto di vista degl'impegni morali, sia sotto il rapporto degli impegni legali esistenti; non senza dimostrare altresì che i danni, che inevitabilmente si dovrebbero risarcire alla Cassa di risparmio di Torino ed agli impresarii, dei due tronchi già appaltati, sarebbero saliti ad una somma poco diversa dalla spesa, a cui in definitiva dovranno sottostare i Comuni per vedere compiute le due ferrovie.

Dopo qualche discussione, il Consiglio votò, per appello

nominale, ad unanimità di voti, lo schema di deliberazione proposto dal cons. Buttini; accogliendo pure successivamente la mozione del cons Sperino, di fare anche speciale istanza al Governo affinchè voglia conservare nei bilanci futuri gli stanziamenti già fatti negli scorsi anni per la ferrovia Saluzzo-Cuneo, e voglia anzi provvedere prontamente per gli stodii occorrenti per la sollecita costruzione.

Ferrovia economica Tortona-Serravalle — Sabbato, 19 corr., dice la *Scrivia*, in una riunione tenutasi nella sala comunale di Villalvernia, da parecchi sindaci ed interessati, il cav. Bellisomi coll'ing. Deangelis presentarono il progetto di una ferrovia economica tra Tortona e Serravalle, già accolto favotevolmente in precedenza dal Municipio di Serravalle; e dopo lunga discussione, il cav. Bogliolo propose il seguente ordine del giorno, che venne votato dall'adunanza ad unanimità:

« Premessi i ben meritati encomii e le dovute lodi al cav. Bellisomi per la iniziativa, e la costanza nel proposito di trovare modo di costrurre una ferrovia tra Tortona e Serravalle sulla destra della Scrivia,

« I congregati

« Considerando che l'attuale progetto, quello cioè di una ferrovia economica sul sistema di quella Novi-Ovada, sostituto a quello di una semplice tramvia, può pienamente corrispondere e soddisfare agli interessi di questi paesi, perchè tale sistema presenta la possibilità di allacciarsi colla rete ferroviaria a Tortona, ed a Serravalle;

« Ritenuto però che la ferrovia economica non darebbe maggiori garanzie, se non quando si ottenesse il servizio cumulativo colla ferrovia dello Stato;

« Fanno voti che il nuovo progetto del cav. Bellisomi possa avere la sua piena esecuzione, e che le Amministrazioni comunali dei paesi interessati prestino tutto il loro appoggio ed il loro concorso, perchè il progetto passi fra i fatti compiuti; alla condizione però espressa ed invariabile, che la Società promotrice Bellisomi ottenga e giustifichi di avere regolare e legale concessione di servizio cumulativo tra la ferrovia costruenda e quella dello Stato a Tortona ed a Serravalle, siccome si ottenne e si pratica per quella Novi-Ovada ».

Ferrovia Pinerolo-Torre Pellice. — I lavori della ferrovia procedono alacremente I binarii sono già collocati fino alla fermata della cappella *Morero*, ed il 23 corrente, alle 9 di sera, la locomotiva, con vagoni carichi di ferramenta, è giunta in detta località.

Da Bricherasio in su, il collocamento dei binarii procederà pure colla massima celerità, e si spera inaugurare la linea entro la prima quindicina di ottobre.

Ferrovia Albano-Porto d'Anzio-Nettuno — Il *Bollettino delle finanze* dice che il 23 corrente si è costituita in Roma, sotto agli auspicii della Banca Generale, la *Società Anonima della ferrovia* Albano-Porto d'Anzio-Nettuno, col capitale di L. 1,500,000, interamente sottoscritto e versato per 3|10.

Lo stesso giorno venne firmato il contratto, mediante cui la *Società veneta di imprese e costruzioni pubbliche*, diretta dal commendatore Stefano Breda, assunse la costruzione e l'esercizio della detta linea, coll'obbligo di aprirla al pubblico servizio il 30 giugno 1883.

Tramways di Napoli — Scrivono all'*Opinione* da Napoli, 22:

È finita tardissimo iersera, al Consiglio comunale, la discussione sul parere emesso dalla Commissione legale intorno alla personalità giuridica della Società dei *trams*.

È finita con l'approvazione, con 41 voti contro 9, di un ordine del giorno così concepito:

« Il Consiglio delibera passarsi oltre alla discussione della Convenzione proposta dalla Giunta ».

Proponente dell'ordine del giorno era l'avv. consigliere Amore, una delle illustrazioni del nostro Foro, il quale con la sua eloquenza fece trionfare una cattiva causa.

Infatti, i sostenitori della capacità giuridica senza decreto di riconoscimento, avevan chiamato a raccolta tutte le loro forze per trionfare della logica e della legge e schiacciare, con la esuberanza del numero, le giuste argomentazioni dei consiglieri Spirito e Nardi.

L'impressione prodotta dalla deliberazione consigliare è stata tristissima nella cittadinanza, la quale, nella sua ingenuità, fa dei commenti poco benevoli... —

Però nella tornata di oggi, la Società dei *trams* si è degnata di dichiarare per lettera, che, ad allontanare ogni preoccupazione da parte della minoranza del Consiglio, si affretterà a munirsi del Decreto Reale di riconoscimento. Meno male!

Attentato contro un treno in Sardegna — Togliamo dall'*Avvenire di Sardegna*:

Un gravissimo fatto viene telegrafato da Monti, 24:

Mentre stamane, alle ore 9 1|2, il treno che arriva a Cagliari verso le 8 pomerid., percorreva il tratto che è tra Terranova e Monti, uno dei più deserti della linea ferroviaria, da un macchione adiacente alla linea, da un individuo appiattato venne sparata un'archibugiata contro il macchinista, che cadeva ferito. L'archibugio era carico a quadrettoni.

La ferita, benchè non grave, mise il macchinista nell'impotenza di proseguire il viaggio. Il fuochista lo supplì.

Ancora non si sa se il fatto si debba ascrivere a personale vendetta o intendimento di svaligiare i pochi viaggiatori che si trovavano nel treno; nel qual caso, certo altri malandrini si dovevano trovare poco lontani dal luogo del misfatto.

Il macchinista è un Toscano, da poco tempo impiegato nelle Ferrovie Sarde, ed uomo di condotta così regolare, da non lasciar sospettare che possa aver dato pretesto ad istinti vendicativi par parte di qualche male intenzionato.

La Direzione della ferrovia di Cagliari, il prefetto di Sassari ed il sotto-prefetto di Tempio vennero telegraficamente informati del grave fatto, e le Autorità tutte spiegano molto zelo per rintracciare ed arrestare il colpevole.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — La *Gazzetta Ticinese*, del 25, reca:

In questi giorni ebbe luogo una corsa di prova fra Olten e Bellinzona, per il Gottardo, con un nuovo vagone postale di grandi dimensioni e galleria esterna. Presero parte a questo esperimento i delegati superiori del Dipartimento delle poste e delle ferrovie, nonchè del Gottardo e delle Officine di Olten, ove fu costrutto quel vagone. Venne constatata la completa stabilità del medesimo.

Ferrovia Nizza-Cuneo-Ventimiglia. — Leggiamo nel *Lyon Républicain*, del 27:

Il Consiglio generale delle Alpi Marittime ha emesso un voto, con cui domanda al Governo di affrettare gli studii relativi alla ferrovia progettata tra Nizza e la frontiera per Sospello, e di intendersi coll'Italia per raccordare questa ferrovia a quella di Cuneo-Ventimiglia.

In quest'occasione, il sig. Fostagny ha detto che la popolazione accoglierebbe questa congiunzione, non solamente per puro interesse, *ma anche come mezzo di cementare l'unione della Francia e dell'Italia! (Applausi).*

Ferrovie francesi. — Venne testè inaugurata la 3ª sezione della ferrovia della grande cintura di Parigi, tra Versailles ed Achères, della lunghezza di 28 chil.

Questa sezione serve specialmente Saint-Cyr, Noisy-le-Roi, Mareil-Marly, Saint-Germain, Poissy ed Achères. Tra Marly e Saint-Germain è stato costruito un viadotto, della lunghezza di 315 metri. Quest'opera riposa sopra 3 gigantesche pile, la cui costruzione fu lunga e difficile per la natura del suolo. La spesa totale fu di circa 1,200,000 fr.

La prima sezione della ferrovia della grande cintura tra Noisy-le-Sec e Juvisy venne aperta all'esercizio nel 1876, la seconda sezione tra Achères e Noisy-le-Sec nel gen-

naio 1882; la terza, inaugurata in questi giorni, sarà aperta al pubblico il 4 settembre prossimo. Rimane da aprire la sezione da Versailles a Juvisy perchè la nuova linea di cintura sia completa.

— Il treno più rapido della Francia è l'*espresso* di Bordeaux, il quale, tenendo conto delle fermate, fa 578 chil. in 9 ore e mezao, ossia 72 chil. all'ora.

Viene poscia il *celere* di Lione, il quale fa 63 chilom. all'ora.

Se tutte le Compagnie spingessero la loro velocità come quella dell'Orléans, cioè a 72 chil. all'ora, si andrebbe:

Da Parigi all'Havre (230 chil.) in 3 ore in luogo di 4.

Da Parigi a Cherbourg (371 chil.) in 5 ore e 1[4 in luogo di 9.

Da Parigi a Nancy (350 chil.) in 5 ore in luogo di 6 1[2.

Da Parigi a Bruxelles (344 chil.) in 4 ore e 3[4 in luogo di 6 1[2.

Da Parigi a Calais (300 chil.) in 4 ore e 1[4 in luogo di 5 e 1[4

Da Parigi a Marsiglia (863 chil.) in 12 ore in luogo di 15 e 1[2.

Da Parigi a Ginevra (626 chil.) in 8 ore e 1[2 in luogo di 11 e 1[2.

Ferrovie del Cairo. — Leggiamo nel *Times:*

In diretta linea, il Cairo dista circa 192 chilom. da Alessandria e 112 da Ismailia. Il porto di Suez è separato dal Cairo da 120 chilometri di deserto. La ferrovia del Cairo passa per Ismailia; l'antica linea da Cairo a Suez, più corta di 112 chil. di quella che passa per Ismailia, fu distrutta e abbandonata per la difficoltà di approvvigionare d'acqua le locomotive nel suo percorso. Oggi che la scienza ferroviaria face dei progressi, e che si trovò modo di far percorrere alle locomotive 150 e 160 chil. senza rinnovare la loro provvista di acqua, questa ragione di abbandonare la linea diretta dal Cairo a Suez non esiste più. Resta però a sapere se, ora che è distrutta e che vi è quella di Ismailia, varrebbe la pena di ristabilirla.

Prima della costruzione dell'antica ferrovia Cairo-Suez, le comunicazioni avevano luogo pel deserto, prima a dorso di cammello, poi, dal 1845, con omnibus trascinati da cavalli e da muli. Abbas pascià fece cominciare su questo percorso la costruzione d'una strada, che fu eseguita per metà; ma dopo, questo lavoro fu abbandonato.

La ferrovia da Suez al Cairo segue la linea del Canale di Suez sino ad Ismailia, dove volge ad Oriente, corre per un poco parallelamente al Canale d'acqua dolce d'Ismailia, e si raccorda, presso Zagazig, alle linee ferroviarie del basso Egitto. La distanza da Suez ad Ismailia è di 88 chil., quella da Ismailia a Zagazig di 64, e quella da Zagazig al Cairo di 72: — totale 224 chilometri.

Siccome è probabile che la linea d'Ismailia sarà impiegata, per una parte almeno, dalle truppe inglesi che marcieranno sul Cairo, può essere interessante di darne alcuni particolari.

La prima Stazione, partendo da Ismailia, è Nefich (circa 4 chil.). Là il canale d'acqua dolce si divide: un ramo va ad Ismailia, l'altro verso Suez. Dopo Nefich, la linea, lungo il canale d'acqua dolce, passa per El Magbar e tocca il lago Mausamieh, che serve di serbatoio pel Canale. A 22 chil. circa da Nefich, si trova la Stazione di Mahsamah. La Stazione successiva è Tel-el-Kebir, dove Arabi aveva costrutto dei trinceramenti. Il villaggio di questo nome è a qualche distanza dalla linea; vi si giunge per un ponte mobile, che attraversa il Canale a Kishlak. Tel-el-Kebir è situata in un distretto fertile chiamato El-Uady, appartenente una volta alla Compagnia di Suez, che lo vendette al Governo egiziano per 10 milioni.

Dopo la Stazione di Abdel-Hamed, la linea giunge a Zagazig, importante città di circa 38,000 anime. Ad undici chilometri da Zagazig v'è Burden; poi a 9 chil. e mezzo, Belbeis. La linea qui attraversa una regione fertile e boscosa. Si dirige verso il Sud-Ovest, arriva, dopo 28 chil., alla città di Shibeen-el-Kanater, poi, 19 chil. più lontano, a Kalioob, e finalmente, dopo altri 16 chil., a Cairo.

Ferrovie in America. — Una Società di capitalisti americani intende di aprire una nuova via tra gli Stati Uniti e l'Europa per Terra-Nuova e Galway (Irlanda), mediante una ferrovia che attraversi la Nuova Scozia e Terra-Nuova.

Il tragitto tra Londra e Nuova York sarebbe così abbreviato di due a quattro giorni. I lavori già cominciarono, e dureranno cinque anni

Ferrovie dell'Argentina. — Le questioni ferroviarie sono in oggi l'argomento di maggiore importanza per la Nazione argentina. Il *The Standard* di Buenos Ayres pubblica i dati seguenti, risguardanti la nuova linea del Gran Chaco.

I nostri pronostici (dice quel foglio) circa questa linea appariscono sempre più realizzabili. Si ricordano i dubbii circa la concessione del Congresso per una ferrovia da Rosario a Santiago dell'Estero; or bene, in oggi si ha una prova quanto questa linea sia stata produttiva. Tale cosa avverrà della linea del Gran Chaco, che è non solo una necessità nazionale, ma che presenta le più brillanti prospettive di successo immediato.

La linea del Gran Chaco può fin d'ora venir considerata come una linea di concorrenza alla Centrale Argentina ed a quella di Tucuman. La produzione dello zucchero ha fatto un'invidiabile posizione alla provincia di Santiago, da quanto apparisce dai prodotti del terrioorio di Rio Dulce, che si contano fra i più fini e squisiti.

La ferrovia del Gran Chaco traversa una regione, in cui ogni lega è suscettibile di coltivazione, oltre agli immensi campi atti alla pastorizia fra il Rio Salato ed il Rio Dulce.

Ma il grande vantaggio di questa ferrovia sopra ogni altra linea costrutta in questi ultimi tempi, è che essa attraversa le prosperose colonie della provincia di Santa Fè, che potranno direttamente spedire i loro prodotti sui mercati di Rosario, invece di essere obbligate, come adesso, a far capo al piccolo ed insignificante porto di Santa Fè.

— Anche la progettata linea Centrale Argentina è oggetto di importanti discussioni. Il deputato Bouquet pronunciò al Congresso un interessante discorso, riguardante il bill per l'espropriazione dei terreni lungo la linea progettata.

Da questo discorso rileviamo i dati seguenti: « Il costo della linea è noto essere di lire sterline 1,575,000; aggiungendovi il costo della Stazione di Cordoba, 27,000 sterline, abbiamo un totale di lire sterline un milione e 602,000, eguale a sterline 8,000,000, più il 20 per cento; totale sterline 9,600,000. A pagare questa somma, io propongo la creazione di sterline 12,000,000 in buoni al 5 per cento ed 1 per cento ammortizzabile; calcolando la accettazione di questi buoni all'87 per cento, il Governo può raggiungere la somma di sterline 9,600,000 ». — L'on. deputato si diffuse quindi ad esaminare l'interesse della nuova linea, cercando di dimostrarne i vantaggi.

Notizie Diverse

Porto di Genova. — Il *Movimento* dice che il presidente della Camera di commercio di Genova, aderendo alle vive istanze dell'on. ministro Baccarini, ha convocato la Camera stessa per i primi giorni dell'entrante settimana onde esaminare le proposte relative all'impianto del bacino di carenaggio e dei magazzeni dei petrolii.

Il Governo si propone di addivenire esso stesso alla costruzione dei bacini di carenaggio, quando il Municipio concorra nella spesa, in ragione degli oneri assunti per costruzioni di scali di alaggio, secondo la Convenzione del 1870 per l'acquisto della Darsena e del Cantiere della Foce, accordando speciali facilitazioni pel pagamento della quota spettante al Municipio.

Fortificazioni sul Garda. — Togliamo dall'*Arena*:

Si pensa a mettere nel Garda delle cannoniere per la sua difesa e per la difesa delle sue coste.

Son già state mandate delle barche a vapore, perchè ese-

guiscano degli scandagli e facciano quegli altri studii e quelle altre osservazioni, che possono occorrere al fine di determinare di quale grandezza e potenza dovranno essere le cannoniere.

Tali studii ed esperimenti sono incominciati da giorni. Peschiera riavrebbe il suo arsenale.

Servizio diretto sul lago Maggiore. — Il *Progresso di Novara* scrive:

La Società di navigazione a vapore sul Lago Maggiore fa costrurre ad Arona un nuovo battello, che, sarà chiamato l'*Eridano*, e sarà destinato a corse dirette che la Società intende istituire fra Arona e Locarno, toccando solo i più importanti scali intermedii. L'*Eridano* sarà un battello a salone di non colossali dimensioni, ma abbastanza grande ed elegante: avrà circa 50 metri di lunghezza.

Il bisogno di corse dirette su quel lago era veramente sentito, e la Società di navigazione merita lode poichè vi provvede.

Coltivazione del tabacco in Valtellina. — Leggiamo nell'*Eco della Provincia* di Sondrio:

L'ispettore della Regìa, cav. Giovanni Neri, capo-sezione nell'Amministrazione centrale, visitò di questi giorni la coltivazione del tabacco, che vien fatta per cura del nostro Comizio; e trovata la condotta inappuntabilmente, ne fece i più lusinghieri elogi.

La Regìa concesse poi al Comizio stesso, in linea del tutto eccezionale, di coltivare n. 20,000 piante di tabacco in seconda vegetazione.

Con molto piacere rileviamo queste nuove manifestazioni dell'operosità del nostro Comizio e della riputazione che esso ha saputo guadagnarsi.

Società industriali ed istituti di credito. — Con R. Decreto del 3 corrente (*Gazz. Uff.* del 22) sono approvati il cangiamento del nome della Società per operazioni di credito ordinario, anonima per Azioni al portatore, sedente in Torino, già intitolata *Banca della piccola industria e commercio*, ed ora *Banca Industria e Commercio*; l'aumento del capitale da L. 4.000 000, diviso in 40,000 Azioni da L. 100 ciascuna, a L. 8,000,000, diviso in 40,000 Azioni da L. 100 ciascuna; ed il nuovo statuto della Banca stessa, con modificazioni.

Nomine. — A professore delle scienze, d'ingegneria alla Scuola Politecnica federale svizzera, e specialmente per la parte costruzione ed esercizio di ferrovie, è nominato il sig. Edoardo Gorlich, di Oderau (Slesia austriaca), già supplente dell'Ingegnere in capo della Ferrovia del Gottardo.

Faro Finisterre presso Brest. — Questo faro, oltre all'apparecchio illuminante lenticolare, possiede una trombetta a vapore per avvertire i naviganti, principalmente in tempo di nebbia.

È una torre alta 26 metri, e di 7 metri di diametro, sorgente sopra una roccia di granito. È divisa in quattro piani; il primo dei quali è destinato all'approvvigionamento dell'acqua da bere; il secondo serve di cucina; il terzo è la camera da letto dei guardiani, ed il quarto possiede le macchine per la trombetta a vapore Il piano terreno è il magazzino dei carboni, dell'olio, degli alimenti e dell'acqua per le caldaie.

La trombetta fu inventata dal prof. Lissajoux, e funziona per mezzo d'un getto di vapore, a forza viva, fornito da due caldaie della forza di 4 cavalli.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii furono appena ricordati nella scorsa settimana, e le sole Azioni Meridionali possono contare qualche scambio al prezzo di 457.50.

Avvisi d'Asta

Il 5 settembre p. v. presso il Municipio di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione della via Napione ed apertura del suo prolungamento fino alla cinta daziaria, per la presunta somma di L. 110,000. Le condizioni d'asta sono visibili al civico Ufficio d'arte.

— Il 6 detto mese, presso la Direzione del Genio militare in Spezia, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di una strada rotabile, che, distaccandosi dalla militare Cappuccini-Sarbia-Castellazzo in un punto presso Sarbia, e passando a sud della chiesa di Marinasco, conduce alla strada militare Foce-Vissegi presso Spezia, per la presunta somma di L. 121,000. Lavori da eseguire entro 300 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 12,100 in contanti o rendita D. P.

— Il 7 detto mese, presso la Prefettura di Rovigo, si terrà una 2ª asta (annullata la 1ª) per l'appalto dei lavori di rialzo e sistemazione d'argine e banca a sinistra di Po, nella località detta Froldo Stienta; per il presunto importo di L. 43,911.80. Lavori da eseguire entro 90 giorni dalla consegna. Deposito interinale L. 2,500, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P., oltre L. 600 in numerario per spese d'asta e contratto.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Atrani (prov. di Salerno), dall'Amministrazione consortile per la costruzione della strada obbligatoria comunale Atrani-Scala-Ravello, si terrà un'asta per la costruzione della detta strada, della lunghezza di m. 6,495, per il presunto importo di L. 194,130.06. Lavori da eseguire entro 4 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 5,000, cauzione definitiva L. 10,000 ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione di diversi tratti nei controviali della soppressa Piazza d'armi, per il presunto importo di L. 14,000. Deposito L. 2,509 in denaro o rendita D. P. I Capitolati ed elenchi relativi sono visibili al civico Ufficio d'arte.

— Il 10 detto mese, presso il Municipio di Patti (prov. di Messina), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della conduttura d'acqua dalle sorgive Ferrara all'abitato della città di Patti, per il presunto importo di L. 122,990.04. Lavori da eseguire entro un anno dalla consegna. Deposito interinale L. 6,150, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Il 12 detto mese, presso il Consorzio obbligatorio per la costruzione di un ponte sul torrente Elvo in territorio di Quinto Vercellese, sedente in Vercelli (via Monte di Pietà, 22), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione medesima per il presunto importo di L. 268,000. Lavori da intraprendere al principio del 1883 e da compiere entro il 1884. Deposito interinale L. 12,000, cauzione definitiva L. 30,000, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Terni, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della fornitura di 33,000 aste da casse di fucili (mod. 1870) non lisciviate, in diminuzione del complessivo importo di L. 91,030.05, così ridotto pel ribasso già offerto. Consegna entro 120 giorni in 3 rate, di 11,000 aste ciascuna: la 1ª entro 60 giorni, e le altre due di 30 in 30 giorni successivi. Deposito cauzionale L. 10,900 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria della Fonderia di Torino, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della fornitura di 8,500 chilogr. di rame in pani, in diminuzione dell'importo complessivo di L. 16,616.65, così ridotto pel ribasso già offerto. Consegna entro 30 giorni. Deposito cauzionale L. 1,800 in contanti o rendita D. P.

Appalti deliberati.

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dal comm. Alfredo Cottrau, ha assunto dalle Ferrovie Meridionali la costruzione di 4 grandi tettoie metalliche pei nuovi fabbricati della Stazione di Taranto.

G. PASTORI *Direttore-proprietario, responsabile.*

COSTRUZIONI METALLICHE E FONDERIA

G. ROCHETTE E C.

TORINO, via Cigna, N. 1. — VALDOCCO

Macchine varie — Turbine — Ruote idrauliche — Trasmissioni — Caldaie a vapore — Torchi idraulici — Torchi da vino — Pompe — Getti in ghisa.

Lavori per Strade ferrate e Imprese di costruzioni — Scambi e crociamenti — Ruote di Vagoni — Vagonetti — Piattaforme — Ponti — Tettoie, ecc. ecc.

Macchine per Cartiera e Ceramica

Ufficio tecnico per studii, progetti ed impianti

Materiale d'occasione: Macchine fisse, locomotive, locomobili, caldaje, piattaforme, grù, pompe centrifughe e Letestù, ecc.

Onorificenze — Medaglia d'Oro: Parigi 1878 — Milano 1881 — Bergamo 1878 — Cremona 1880

SOCIETÀ ITALIANA
DEI
CEMENTI E DELLE CALCI IDRAULICHE
CON OFFICINE
IN BERGAMO — SCANZO — VILLA DI SERIO — PRADALUNGA
COMENDUNO E PALAZZOLO SULL'OGLIO

QUADRO DEL CONSUMO DAL 1864 AL 1881

ANNI	QUINTALI	ANNI	QUINTALI
1864	16,000	1873	363,000
1865	20,000	1874	329,000
1866	70,000	1875	336,000
1867	40,000	1876	403,000
1868	72,000	1877	516,000
1869	92,000	1878	391,000
1870	75,000	1879	329,000
1871	86,000	1880	462,000
1872	229,000	1881	593,000

Marca di Fabbrica

PREZZI DEL CEMENTO E DELLA CALCE

ALLA STAZIONE DI BERGAMO	al quin.	
Cemento idr. a lenta presa L.	1	80
Detto a rapida presa . . . . »	3	»
Detto a rapida presa (Qual. sup.) »	4	»

ALLA STAZIONE DI PALAZZOLO	al quin	
Calce idr. di Palazzolo . . . L.	2	50
Cemento idr. Portland . . . . »	5	»
Detto Portland (Qual. sup.) »	7	»

Rivolgersi alla Direzione della Società — BERGAMO.

Medaglia d'argento: Parigi. — Milano. — Venezia. — Bergamo.

Medaglie di Bronzo: — Parigi — Firenze. — Padova. — Forlì.

Medaglia del Progresso, Vienna — Diploma II. Grado, Torino — Menzione Onorevole, Verona

UFFICIO SUCCURSALE

dei giornali italiani ed esteri

Torino, via Finanze, 13.

Quest'Ufficio, che trovasi in diretta corrispondenza colle Amministrazioni di tutti i giornali d'Italia e dell'estero, s'incarica di ricevere gli abbonamenti e le inserzioni pei medesimi a prezzo di tariffa, offrendo le maggiori guarentigie di puntualità ed esattezza.

FONDERIA E COSTRUZIONI IN FERRO

TORINO — VIALE STUPINIGI, 3

COURTIAL E C.ia

(Già Socio del fu cavaliere G. ROCHETTE)

Getti ghisa di qualunque genere, sino a 10 tonn. di peso eseguiti dietro modelli o disegni.

Costruzione di Materiale per Strade Ferrate, Tramvie e Imprese Costruttrici — Tettoie — Ponti — Ggru da pesi — Cavalletti per alzare locomotive — Gru idrauliche — Serbatoj in lamiera — Cancelli in ferro — Parapetti — Segnali a distanza — Vagonetti in ferro ecc. ecc. — Macchine varie.

D'OCCASIONE: Macchine fisse, locomobili, caldaie, e materiali vari.

REVUE BRITANNIQUE

REVUE INTERNATIONALE.

Sommaire des matières contenues dans la livraison d'août 1882:

Voyages — Les Antilles, le pays des Caraïbes.

Romans — La comtesse Schylock. Scènes de la vie moderne (2e extrait).

Impressions et souvenirs — Les odeurs et les bruits de l'Inde.

Littérature espagnole — Critique — Un diplomate romancier (Juan Valera)

Économie politique — Les ressources alimentaires de la Grande-Bretagne en temps de guerre.

Études sur le dix-huitième siècle — Marie-Josèphe Bonnier, duchesse de Chaulnes.

Mœurs anglaises — Biographie — Un collectionneur anglais.

Miscellanées pittoresques — Monaco l'Été.

Politique contemporaine — Souvenirs diplomatiques — Les quatre ministères de M Drouyn de l'Huys — Pensées diverses.

Correspondances de la Revue Britannique — *Nouvelles des sciences, de la littérature, de beaux-arts, du commerce, etc., etc*

Correspondance d'Orient — Un succès négatif — Un danger évité — Carybde et Scylla — Les deux bases c' opération de l'Angleterre — La balance européenne — L'Italie — L'Allemagne — Le danger des médiations — Un piège éventé — Notre neutralité ne profite qu'à l'Angleterre — Une guérite et un comptoir — Ce que coûte le laurier. Résultats éventuels de la Conférence de Constantinople — Vainqueurs et vaincus - L'Espagne — L'Angleterre et les prasqu'iles, etc.

Correspondance d'Allemagne — Le *Parsifal* de Wagner — Le théâtre de Bayreuth — Le procès pour l'incendie du Ring-Theater — Subventions théâtrales — *Pour un rien*, de MM. Blumenthal et Girndt — L'Académie royale de Berlin.

Correspondance d' Italie — Désappointements — La paix — Résignation imprévue — Eventualité d'une occupation italienne de la Tripolitaine — Une correspondance berlinoise de la *Rassegna* — Les amitiés dangereuses — Une série de machinations — M. Crispi à Paris — Symptômes de revirement — Apparition d'un organe de la fédération latine — Connexion de cette fédération avec la liberté de la navigation dans la Méditerranée — Le Saint-Gothard — L'anniversaire du dix-neuvième centenaire de Virgile — Culture de l'eucalyptus dans les marais Pontins — Bibliographie.

Correspondance de Londres — Tout à la guerre — Les sauvages en ambassade à Londres — Première condamnation en Irlande — L'exposition de Dublin — Les sports — Découvertes à Woolwich — Le nouveau feu grégeois.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Trazione e del Materiale in TORINO, VERONA e MILANO.

ACCIAIO vecchio in genere ed in lime di rifiuto	Chilogr.	16,700	circa
BRONZO in limatura e tornitura . .	»	18,700	»
CERCHI di ferro per carri e carrozze	»	30,000	»
CERCHI d'acciaio per locomotive e tenders	»	58,000	»
FERRO vecchio in pezzi grossi e minuti, lamerino, gratelle, e da lavoro	»	249,100	»
GHISA da rifondere	»	65,400	»
OTTONE da rifondere	»	14,000	»
RAME da rifondere . . . . . »	»	5,400	»
ZINCO da rifondere	»	16,000	»
ASSI montati per locomotivee e tenders N. 6	»	10,500	»
ASSI sciolti f. s. a gomito	»	2,900	»

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un' offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle *non più tardi* del giorno **19 settembre 1882.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 21 dello stesso mese alle ore 10 antimeridiane.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 20 giorni dalla data dell'aggiudicazione e pagati in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè i particolari della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di TORINO, GENOVA, MILANO, BRESCIA. VERONA, PADOVA, VENEZIA, FIRENZE e LUCCA e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 27 Agosto 1882.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO D'ASTA

Caffè ristoratori nelle Stazioni di SESTO CALENDE e LAVENO

Per concorrere all'asta occorre il deposito di L. 100 in danaro o Cartelle di rendita al corso di Borsa della giornata.

L'asta è a schede segrete e rifletterà l'offerta del canone annuo di affitto. L'apertura delle schede avrà luogo il 4 settembre p. v. alle 2 pom. presso gli Ufficii della 2.ª Divisione del Traffico in Milano.

La presentazione delle offerte dovrà essere fatta entro il 2 settembre detto.

L'affittanza decorrerà dall'epoca in cui verranno aperte al pubblico servizio le nuove Stazioni.

Per le condizioni di dettaglio, gli aspiranti possono consultare il relativo Avviso al pubblico ed il Capitolato d'oneri presso l'Ufficio della 2.ª Divisione del Traffico in Milano, nonchè presso le Stazioni di Arona e Sesto Calende.

Milano, li 20 Agosto 1882.

IMTRESA INDUSTRIALE ITALIANA DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall'Ing. Comm. **ALFREDO COTTRAU** — Sede e Direzione: Napoli, 24, Strada Medina.

Opificii meccanici in Castellammare (Stabia) e Savona (Liguria)

Principali lavori eseguiti, in corso di esecuzione, od assunti, dal Gennaio 1871 *al Luglio* 1882.

Lavoro	Committente	Lunghezza metri
Ponte sul *Tanagro*	Municipio di Sicignano	30
Id. sul *Fella*	» di Moggio Udinese	36
Id. sul *Salso* (A) in Licata	» di Licata	106
N. 5 viadotti sullo stradone delle *Mura*	» di Firenze	212
Ponte sul *Monticane* a San Martino	» di Conegliano	23
Id. sull'*Arno* in Pisa (B)	» di Pisa	107
N. 3 ponti sul *Basento* e sul *Crati*	» di Cosenza	111
Ponte *Sisto* sul Tevere in Roma (allarg.)	» di Roma	100
N. 2 ponti sull'*Adige* (A) (B)	» di Verona	343
Ponte sul *Fellicoselo* presso Modena	» di Fanano	27
Id. Strada *Stazione Montaguto*	» di Panni	16
Id. sul *Lamone*	» di Faenza	60
Id. sul *Mallero*	» di Sondrio	30
Id. sul *Malone*	» di S. Benigno	6
Id. sul *Titerno* (rist.)	» S. Lorenzello	27
Id. sul *Meduna*	» di Azzano Decimo	70
Id. sul *Mangari*	» di Pizzo	14
Id. sul *Terdoppio*	» di Garlasco	20
N. 5 ponti sul *Lambro*, sull'*Adda*, ecc.	Provincia di Milano	298
N. 2 ponti sull'*Agragas* e *Pandolfina*	» di Girgenti	26
Ponte sul *Crostolo*	» di Reggio Emilia	36
N. 4 ponti sul *Gallico*, *Scaccioti* e *Catona* (rist.) e *Stillaro*	» di Reggio Calabria	210
N. 12 id. sul *Senorbi*, *Segario*, *Arcidano*, *Scaffa*, *Tirso* e *Strada Playa*	» di Cagliari	313
Ponte sul *S. Giovanni* ad Intra	» di Novara	81
N. 3 ponti sul *Sabato* e *Salzola*	» di Avellino	63
Ponte sul *Liri* presso S. Giorgio	» di Caserta	53
Id. sulla *Bormida* a *Cortemiglia* (G)	» di Cuneo	63
Id. sul *Reinello*	» di Benevento	19
Id. *Canale Sifone*	» di Salerno	21
Id. sul *Testene*	» id.	44
Id. sulla *Nera*	» di Umbria	17
Id. sull'*Astico* a Caltrano	» di Vicenza	24
Id. sull'*Albula*	» di Ascoli Piceno	20
Id. sul *Crati* a *Bisignano* e sul *Belmonte*	» di Cosenza	78
N. 2 ponti sull'*Alcaringi* e *Bottone* e sul *Volturno*	» di Campobasso	71
Ponte *Fossa Marina* (Argenta)	» di Ferrara	27
Id. sul *Delmona*	» di Mantova	8
N. 3 ponti sull'*Ufente*, *Schiazza* e *Roccagorga*	» di Roma	51
N. 2 ponti sul *Brembo* (B) e sull'*Imagna*	» di Bergamo	121
N. 2 ponti sul *Cordevole*	» di Belluno	60
N. 9 ponti sul *Corace*, *Alli*, *Simmari*, *Crocchio*, *Tacina*, *Neto*, *Mesima Merapotamo* e *Fiume Grande*	» di Catanzaro	901
Ponte *Disgrazia*	» id.	12
N. 9 ponti per strade provinciali	» di Messina	372
Ponte sul *Velino*	» di Aquila	23
Id. sul *Musone*	» di Padova	14
Id. sul *Cassibile*	» di Siracusa	32
N. 2 ponti per le Regie Caccie	Ministero della Real Casa	45
N. 5 ponti sul *Piave*, *Volturno*, *Stilaro*, *Brenta* (B) e *Fiumarella*	Ministero dei Lavori Pubblici	291
N. 2 ponti mobili. Fortificazioni di Spezia	» della Guerra	11
N. 10 ponti sul *Fella*, sul *Dogna*, *Patoco*, *Lavaz*, ecc. ecc., a *Muro* e *Piazzale Pontebba*	Ferr. Udine-Pontebba	591
Ponte sul *Piave* (G) e N. 7 ponticelli	» Mestre-Portogruaro	173
N. 2 Soprapassaggi	» Milano-Rho-Vigevano	24
N. 9 ponti e ponticelli, per la	» Milano-Erba-Saronno	46
N. 7 Viadotti e Ponticelli	» Saronno-Varese	390
Ponte sull'*Adda*	» Monza-Calolzio	108
Id. sull'*Oglio*	» Cremona-Mantova	128
N. 29 ponti, per la	» Mantova-Modena	529
N. 158 ponticelli, per la	» Vercelli-Pavia	128
Soprapassaggio	» Torino-Rivoli	13
Ponte *Gallenga*	» Torino-Cuorgnè	27
Ponte sul *Ticino* a *Sesto-Calende* (G)	» Novara-Pino	265
N. 34 ponti e ponticelli	» id.	218
N. 2 id.	» Novara-S. Bernardino	52
Ponte sulla *Roggia Mora*	» Novara-Varallo	22
N. 2 ponti, per la	» Gallarate-Laveno	114
N. 11 ponti, con rafforzamenti, per la	» Pisa-Colle Salvetti	136
N. 9 ponti, per la	» Asciano-Grosseto	134
Ponte sul *Serchio* (G) e *Cavalcavia*	» Pisa-Spezia	85
Id. sul *Tevere* (C) a Giove e 8 pont.lli	» Firenze-Roma	322
Ponte sul *Marmolajo*	» Roma-Livorno	46
» *Cavalcavia* sulla Ferr. di Carrara	» Livorno-Genova	7
N. 15 ponti e ponticelli (allarg.)	» Livorno-Firenze	510
Ponte sul *Rivo Galera*	» Fiumicino-Pontegalera	24
Id. sul *Tevere* (G)	» Viterbo-Attigliano	501
Ponti sui canali di *Pollena* e *S. Marco*	» Napoli-Castellammare	22
N. 7 ponticelli, per la	» Codola-Nocera	51
N. 5 ponti sul *Sacco* e *Pomerio*	» Roma-Napoli	95
N. 15 ponti sul *Pescara* (B), *Aterno* ecc.	» Pescara-Aquila	117
N. 5 Ponticelli per la	» Aquila-Rieti	47
N. 7 ponti diversi, per la	» Laura-Avellino	111
N. 25 ponti sul *Tanagro*, *Sele*, *Platano*	» Eboli-Picerno	1021
Ponte sul *Sele* (G) e n. 11 ponticelli	» Eboli-Reggio	239
Viadotto sul *Pantano* e N. 1 ponticelli	» Picerno-Potenza	97
Ponte sul *Basento* (B) a Bernalda	» Torremare-Pisticci	83
Id sul *Vella* e 50 ponticelli diversi	» Pisticci-Grassano	311
N. 12 ponti sul *Basento* e ponticelli	» Grassano-Trivigno	255
N. 4 ponti (diramazione *Lago di Como*)	» Alta Italia	35
N. 10 travate nuove e varii ponticelli	» Taranto-Reggio	141
Ponte sul *Canalello* (G)	» Id.	28

Lavoro	Committente	Lunghezza metri
N. 21 ponti e ponticelli	Ferr. Trivigno-Potenza	84
N. 10 ponti e ponticelli	» Taranto-Strongoli	205
Ponti sul *Neto* (A) e sul *Passovecchio* e N. 12 ponticelli	Ferr. Strongoli-Cotrone	264
N. 17 ponti, per la	» Cotrone-Catanzaro	542
N. 18 ponti, per la	» Catanzaro-Soverato	482
N. 5 ponti e ponticelli, per la	» Marina-Catanzaro	57
N. 29 ponti e ponticelli, per la	» Soverato-Assi	798
N. 47 ponti e ponticelli, per la	» Assi-Reggio	1322
N. 39 ponti e ponticelli, per la	» Buffaloria-Cosenza	601
N. 2 viadotti delle *Fontane* e *Agragas* (D)	» Porto Empedocle-Girgenti	195
Ponte sul *Platani* e N. 16 ponticelli	» Girgenti-Campofranco	252
N. 5 ponticelli, per la	» Campofr.-Passofonduto	21
N. 13 ponti, per la	» Campofranco-Lercara	313
N. 2 ponticelli, per la	» Favarotta-Canicatti	12
N. 21 ponti e ponticelli per la	» Diramazione Vallelunga	162
Ponte sul *Morello*	» Lercara-Catania	17
N. 2 sul *Simeto* e *Gurnalunga*	» Catania-Messina	179
Ponte sul *S. Leonardo*	» Catania-Siracusa	51
N. 3 ponticelli	» Catania-Licata	11
N. 3 id. per l'*Impresa Cesaroni*	» Siracusa-Licata	31
N. 3 ponticelli per le Ferrovie Sarde	» Oristano-Giara	22
N. 6 ponticelli	» id.	40
N. 2 Cavalcavia *Zerbo* e *Dongione*	» Alta Italia	31
N. 37 ponti e ponticelli per la	» Palermo-Trapani	457
N. 2 sul *Cerrifito* e sul *Tacina*	Impresa Greco-Allegrini	75
Cavalcavia Martina	Id. Legnazzi	12
Ponte sul *Vigneria*	R. Miniere dell'Isola d'Elba	72
Id. sull'*Aaitrella*	Società Cartiere Meridionali	27
Id. sul *Liri* presso Isola	Cartiera del Sig. Courrier	19
Ponte *Fesca* e Viadotto per	*Tramways* di Bari	43
Ponti per l'Acquedotto di *Caltanissetta*	Ditta Galopin-Sue, Jacob e C.	65
Id. sul *Carioni* e ponticello *Carriona*	Ferr. privata Cave di Carrara	41
Id. sul *Terdoppio* e sul *Langosco*	Impresa Medici	22
Id. *Groppoli* sul *Carriona*	Ditta Walton e Nepoti	12
Id. sul *Tevere* a Ripetta in Roma (C)	Società del Ponte di Ripetta	103
Id. sul *Soleo*	Impresa Castelli	39
N. 5 ponti e ponticelli	Impresa Anaclerio	48
Viadotto *Rio Genil* (E) e N. 6 ponticelli	Ferr. Malaga-Siviglia (Spagna)	151
N. 319 ponticelli e travature	Per diversi	2287
N. 18 ponticelli (F)	Ferr. Campofr.-Serradifalco	255

TOTALE: 1674 Ponti della lungh. totale di Metri **25,708**.

Lavoro	Committente	Superficie coperta M.Q
Tettoie delle Stazioni di *Foggia*, *Bari* ed *Ancona*	Ferr. Meridionali	13835
Id. di *Pietralcina*, *Morcone*, *Lavino*, *Rieti*, *Antrodoco*, *Campobasso*, *Castellammare*	id. id.	1965
Id. nell'*Arsenale di Napoli*	Ministero della Guerra	534
Id. dello *Stabilimento Visconti*	Ditta Visconti-Modrone	202
Id. del *Politeama di Palermo*	Società Galland	990
Serra Metallica	Reggio Parco di Caserta	142
Tettoie del nuovo *Gassometro di Roma*	Società Anglo-Romana	1935
Id. del *Tivoli di Monte Mario*	Società di Monte Mario	615
Id. delle *Stazioni di Brescia* e *Pavia*	Ferrovie Alta Italia	5511
Id. della *Stazione di Savona*	id. id.	2230
Id. della *Stazione di Cagliari*	Ferrovie Sarde	1200
Id. per l'*Esposizione di Belle Arti*	Comitato Belle Arti in Napoli	524
Id. in *Avellino*	Provincia di Avellino	102
Id. delle *Stazioni di Messina e di Catania* e *Torneria di Messina*	Ferrovie Calabro-Sicule	2000
Id. delle *Rimesse Locomotive id.*	» Id.	700
Id. per *Offic.* e *Magazzini in Taranto*	Ferrovie Meridionali	3061
Id. per le *nuove Officine di Taranto*	id. id.	4988
Id. del Grande *Albergo del Quirinale*	Commendatore Guerrini	223
Id. pel *Nuovo Palazzo del Ministero Finanze*	Ministero delle Finanze	230
Id. dei *Magazzini Gener. di Messina*	Impresa Bonanno	8070
Id. pel *Teatro Nazionale in Roma*	Impresa L. Belluni e C.	1030
Pensilina del *Palazzo Quir.* in Roma	Ministero della R. Casa	218
Id. pella *Stazione di Falconara*	Ferrovie Meridionali	224
Id. e Tettoia in Napoli	Società Magazzini Generali	387
Serra nel *R. Parco di Caserta*	Ministero della R. Casa	142
Id. pel *Palazzo delle Belle Arti*	Municipio di Roma	1000
Tettoia e lanternini, per la	Regia Cointeress. dei Tabacchi	65
Pensiline e lanternini per	Particolari diversi	736
Pensiline *Stazioni di Reggio*, *Siracusa Girgenti*	Ferrovie Calabro-Sicule	560
Tettoie e Pensiline	Ferrovia Palermo-Trapani	3900
Tettoie Stazione Milano	Impresa Vaucamps	2400
Tettoia del *Grand-Hôtel*	Grand-Hôtel Napoli	200
Id. presso *Gioia Tauro*	Duca di Cardinale	600
Tettoie metalliche per la	Società Napoletana del Gas	792

SUPERFICIE TOTALE COPERTA: M. Q. 69,357

Casotti metallici per le fortificazioni della Spezia e di Genova. — N. 2 caldaie per le Regie Navi Luni e Baleno. — N. 515 vagoni per le Ferrovie Alta Italia, Meridionali e Sicula Occidentale. — Fondazione pneumatica del Bacino di carenaggio di Messina, e fondazioni pneumatiche dei tronchi di muraglione nel Tevere alla Farnesina, alla Regola ed ai ruderi dei Bagni di D. Olimpia in Roma. — Tavolati metallici di n. 42 ponti della Rete Meridionale e Calabro-Sicula. — Piattaforme girevoli per le Ferrovie Meridionali. Rotaie, materiale minuto e materiale fisso pel tronco Marina-Catanzaro.

Montatura in opera di 15 ponti metallici della Ferrovia Kaschau-Oderberg (Ungheria) e di un ponte a Vienna, della lunghezza complessiva di 833 metri lineari — Fornitura di oltre 31,000 tonn. di ferramenti diversi destinati specialmente a travature per Ponti delle Ferrovie Liguri, rotaie, materiale *fisso*, *mobile* e *minuto* per Ferrovie e tramways; serbatoi, solai metallici, ecc. Oltre un gran numero di lavori in ferro o in ferro e ghisa

(A) *Con pile e fiancate metalliche* — (B) *Con pile metalliche* — (C) *Con pile fondate ad aria compressa* — (D) *In due campate, con pila di 40 metri d'altezza* (E) *Con pila tubulare all'aria compressa* — (F) *Di queste travate manca ancora il dettaglio* — (G) *Con pile e spalle fondate ad aria compressa.*

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Firenze, 13.

ANNO XV. Mercoledì 6 settembre 1882. N. 36.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO.

SOMMARIO DELLE MATERIE — *Sulla attivazione dei varii servizii di trasporti internazionali e relative tariffe — Informazioni particolari del* MONITORE — *Notizie ferroviarie italiane — Notizie ferroviarie estere — Notizie diverse — Guida degli Azionisti — Annunzi.*

SULLA ATTIVAZIONE DEI VARII SERVIZII di trasporti internazionali e relative tariffe

Mentre in questi giorni si discute su alcuni periodici italiani il vitale argomento dei trasporti ferroviarii e delle tariffe internazionali, siamo lieti di pubblicare il seguente importantissimo studio, che ci viene comunicato da fonte autorevole. Ci duole soltanto che, essendoci giunto troppo tardi, la ristrettezza del tempo ci impedisca di pubblicarlo oggi per intero, e ci obblighi a rimandarne la fine al prossimo numero.

La storia delle trattative, che corsero fra le Amministrazioni ferroviarie interessate italiane ed estere, di mano in mano che, coll'apertura di un nuovo valico alpino, venne a stabilirsi una novella arteria pel nostro commercio internazionale, non può presentare l'aspetto di uno sviluppo di rapporti economici informato ad un concetto prestabilito in modo chiaro, e del quale siasi semplicemente curata l'esecuzione. Ciò è facilmente spiegato dalla diversità delle circostanze politiche ed economiche, in cui si attivarono le varie comunicazioni ferroviarie, fra l'Italia da una parte, la Francia, la Svizzera, la Germania e l'Austria-Ungheria dall'altra, nell'ultimo trascorso periodo di circa 15 anni.

Prima pertanto di intraprenderne l'esposizione, credesi necessario indicare anzitutto le considerazioni che determinarono le Amministrazioni ferroviarie a mutare, per così dire, la loro linea di condotta e ad adottare un principio generale, che servisse di base alle trattative, ed al quale dovevano poi, secondo era richiesto dalle circostanze, farsi delle eccezioni fin dove l'interesse reciproco ferroviario o commerciale lo avessero imposto.

Tale mutazione di concetto venne a modificare appunto l'evoluzione delle trattative medesime, a creare il bisogno di riforme all'opera del passato; ed è perciò che ritiensi utile di parlarne preventivamente.

Le tariffe internazionali, concretate nel 1868 coll'Austria, nel 1869 colla Baviera, estese poi nel 1871 ad altre Ferrovie germaniche, nel 1872 colla Francia e nel 1878 colla Svizzera, non avevano potuto essere informate a criterii prestabiliti, sia perchè fatte man mano che se ne presentò l'opportunità coll'apertura di un nuovo valico, o per un nuovo traffico, o per far fronte ad una concorrenza; sia per la diversità dei sistemi tariffali, che dovevansi collegare; sia infine per le difficoltà che, specialmente nei primordii, si sono incontrate nelle trattative colle Amministrazioni estere. Di guisa che esse tariffe presentavano nella loro compagine non poche discordanze, ed imperfette riescivano, anzi talvolta men che giovevoli, nella loro influenza sul movimento del commercio e sullo sviluppo dell'industria nazionale.

Una delle discordanze precipue era la varietà delle basi dei prezzi, ossia dei corrispettivi del trasporto. Ed infatti, per la percorrenza sulle Ferrovie dell' Alta Italia erano applicati i seguenti prezzi.

Pei trasporti a grande velocità:

Servizio	Merci			
Servizio Italo Austr.	merci in gen., base cost.	L. 0.44	p. tonn.	e kil.
	derrate alimentari	» 0.25	»	»
Servizio Italo-German.	merci e derr.	» 0.25	»	»
Serv.-Italo Franc. ed Italo-Sviz.	merci in gen. da L. 0.44 a	» 0.20	»	»
	derrate aliment. » 0.25	» 0.16	»	»
Serv. coi porti e punti di frontiera francese.	merci e derr. da » 0.30	» 0.20	»	»

Pei trasporti di derrate alimentari diretti all'estero a vagone completo, non esisteva tariffa apposita, ma si erano stipulate convenzioni private per agevolarli e facilitare l'esportazione; il che infatti si ottenne, come si accennerà in appresso.

Pei trasporti a piccola velocità:

In servizio Italo-Austriaco: per tonn. e chilom., lire 0.16, 0.14, 0.12, 0.10, 0.07, 0.06, 0.05, costanti per qualsisi percorrenza.

In servizio Italo-Germanico: L. 0.10, 0.083, 0,066, 0.05, 0.04, costanti anch'esse.

In servizio Italo-Svizzero variavano da L. 0.14 a 0.035, secondo le percorrenze ed il peso, giusta il peso differenziale.

Pel servizio Italo-Francese eransi adottate le basi delle tariffe interne, più ridotte per taluue merci in partite di almeno 5,000 chilog. e per quelle comprese nelle tariffe speciali comuni.

Queste discrepanze, non punto giustificate, e derivate dal modificarsi progressivo dei sistemi tariffali, non potevano sussistere senza dar luogo a reclami, non erano utili alle Amministrazioni ferroviarie, ed anzi le danneggiavano. A grande velocità, p. es., una spedizione di merci da Milano a Vienna, anzichè essere effettuata per la via di Cormons in servizio Italo-Austriaco, col prezzo di L. 0.44 per tonn. e kilom., poteva essere avviata in servizio Italo-Germanico a Salisburgo per Vienna via Peri, a 25 cent. per tonn. e chilom.; e la Ferrovia A. I. trasportava per soli 185 chil. (Peri) quella merce, che avrebbe potuto tenere per 405 chilom. (Cormons).

A piccola velocità, pel medesimo transito e per la stessa merce, si avevano prezzi differenti a seconda dei differenti servizii.

Così la canapa greggia in balle compresse, in partite di almeno 5,000 chilog. da Bologna a Peri confine, pagava per tonn. e chilom.

Col servizio Italo-Austriaco L. 0.07
» » Germanico » 0.083
Col serv. Svizzero L. 0.065 in balle comp. a 180 kg.p.m.³
» » 0.055 » 250 »
da ferrovia a ferrovia » 0.065, in servizio interno.

Quindi un mittente, affrancando le tasse a partenza, doveva pagare per una stessa percorrenza dell'Alta Italia (Bologna-Peri) e per la stessa merce:

se destinata ad Innsbruck L. 12.04 per tonn.
» Monaco » 14.28 »
» Romanshorn » 11.18 »

ovvero 9.46, secondo il grado di compressione dei colli; se appoggiata al confine,
da ferrovia a ferrovia L. 11.18.

Le conterie da Venezia, in partite di 5,000 chilog., pagavane da Venezia a Modane L. 27.36 per tonnellata se dirette a Lione, L. 41.17 se diaette a Boulogne sur mer.

Consimili anomalie davano luogo a domande di pareggiamento di basi, e l'Amministrazione ferroviaria doveva ogni tratto studiare qualche modificazione di tariffe; sicchè dalla molteplicità dei servizii scaturivano quelle complicazioni che il pubblico ebbe più volte a lamentare.

I servizii internazionali, intesi su quelle varie basi, avevano lo scopo di favorire gli scambii da nazione a nazione; ma se ottenevano in gran parte questo intento, non mancavano però i reclami del Commercio, perchè le merci nazionali non avevano uguali vantaggi all'interno, ma anzi in certi casi la produzione paesana era danneggiata a vantaggio dell'estera.

Ma v'ha di più. Quelle stesse differenze nelle quote italiane fra i diversi servizii internazionali formavano oggetto di contestazione colle Ferrovie estere. Così ad es. il ferro di prima fabbricazione dalle Provincie Renane e le macchine dal Belgio, anzichè essere spedite a Milano per la via del Brennero in servizio Italo-Germanico, erano, per convenienza di tariffa, appoggiate a Belfort pel proseguimento a Milano in servizio Italo-Francese, oppure a Basilea pel proseguimento a Milano in servizio Italo-Franco-Svizzero. E qui le Ferrovie interessate oltre Peri lamentavano il pregiudizio, che a loro derivava dall'essere le nostre basi di tariffa pel Brennero più elevate di quelle per la via di Modane.

Per contro, alcune merci dall'Italia al Baden ed al Belgio, che seguivano la via Peri, diedero occasione alle Ferrovie oltre Modane di reclamare per questa via un trattamento eguale a quello della via Brennero.

Per tutto quanto si è esposto, la necessità di coordinare ed informare ad un concetto direttivo le relazioni che sempre più stringevansi tra le Ferrovie italiane e quelle corrispondenti, appariva sempre più urgente. E perciò, tenuto conto delle domande del Commercio, dei desiderii espressi in varie occasioni dal Governo a tutela dell'industria nazionale, giovandosi dell'esperienza acquistata in tanti anni di esercizio, l'Alta Italia, nell'occasione che, per l'apertura della linea Pontebbana, doveva riformare le tariffe internazionali dei suoi valichi orientali, si trovò naturalmente indotta ad adottare la massima dell'uniformità di trattamento per tutti i valichi alpini e rispetto alle diverse Amministrazioni interessate. Rendeva così eguale la sua partecipazione nelle diverse tariffe internazionali, alle quali stabilì di applicare le stesse basi delle tariffe interne; solo che, attesa la molteplicità delle tariffe interne, che specialmente per la piccola velocità sono suddivise in categorie con numerosissime serie di prezzi differenziali, non poteva farsi una semplice estensione delle medesime ai servizii internazionali.

Fu quindi adottato un tipo che semplificasse le tariffe stesse, raggruppando le serie dei prezzi in trenta classi per le merci in genere, con due tariffe separate, una pei legnami e l'altra pei ferri e prodotti metallurgici, salvo a creare, secondo l'opportunità, apposite tariffe speciali.

Tale fu il concetto direttivo seguito nella trasformazione delle tariffe, concetto che fu sviluppato davanti la Commissione d'inchiesta nelle risposte ai quesiti, e che, concordato colle Ferrovie Romane e Meridionali, fu anche approvato dal Governo. Per tal modo, le Ferrovie italiane ebbero un programma ben determinato, e si presentarono per la prima volta nelle trattative all'estero con propositi uniformi.

Così fu provveduto alla riforma nel 1880 del servizio Italo Germanico, nel 1881 di quello Italo-Austro-Ungarico, dell'Italo-Boemo e dell'Italo Francese per la grande velocità; lo stesso sistema fu testè seguito per le nuove tariffe del Gottardo.

Per le tariffe Italo-Francesi a piccola velocità sono in corso le trattative per riformarle cogli stessi principii.

Con siffatte riforme vennero a migliorare grandemente le condizioni del traffico, ed ancor più quelle della produzione e dell'industria nazionale, cui giovarono a neutralizzare gli effetti della concorrenza estera e ad animare l'esportazione, mentre si realizzò in pari tempo un aumento dei prodotti ferroviarii.

Qui è d'uopo notare ancora che, per quanto riguarda il servizio viaggiatori, le trattative procedettero mai sempre piane e senza ostacoli di sorta, poichè non occorrevano tariffe apposite o di concorrenza, nè i trasporti potevano essere stornati dalla via naturale del percorso più breve.

Nessuna difficoltà si ebbe pertanto nell'attuazione dei servizii diretti, che dapprima furono unicamente stabiliti sulle tariffe ordinarie di ciascuna Amministrazione, e secondo le relazioni che potevano dare speranza di maggior movimento.

A poco a poco si introdussero i viaggi circolari, con una riduzione di prezzi pressochè uniforme da parte delle Ferrovie estere, e proporzionata al maggior o minor percorso; e da parte delle Ferrovie italiane, colle stesse riduzioni in uso pei viaggi circolari in servizio interno e cumulativo italiano.

Soltanto colle Ferrovie francesi l'introduzione dei viaggi circolari incontrò difficoltà, non avendovi esse annuito che nel giugno 1879. L'esperienza però che se ne fece, le animò a darvi maggior estensione.

Colle Ferrovie del Gottardo, riguardo ai viaggi circolari, non è stato peranco, ma non tarderà per certo ad essere fissato un accordo, essendosi anzitutto riconosciuto indispensabile che, come si fece per gli altri valichi, venga prima assicurato il servizio ordinario, già stabilito anche per le relazioni col Belgio e coll'Inghilterra: servizio questo già per sè complicatissimo, sia per il numero delle Amministrazioni che vi hanno parte, sia per la diversità

delle norme e condizioni in uso, le quali tuttavia si cercò di uniformare per quanto fu possibile.

Ciò premesso, e poichè sui trasporti dei viaggiatori non potrebbesi esporre che un elenco cronologico dei varii servizii stabiliti, credesi più opportuno di limitarsi a discorrere delle trattative concernenti il servizio delle merci, siccome quello che, e per la sua importanza, e perchè collegato cogli interessi generali del paese e con quelli dell'azienda ferroviaria, fu campo di viva lotta fra le Amministrazioni interessate.

SERVIZIO ITALO-FRANCESE

Trattative. — Le trattative pel servizio diretto Italo-Francese furono cominciate dalla Società dell'Alta Italia nell'agosto del 1871. In quel tempo, la Società stessa operava una radicale trasformazione delle sue tariffe interne, sostituendo al sistema delle classi a prezzo costante quello delle tariffe differenziali con condizioni di peso e di percorrenza. Estendere pertanto queste tariffe al nuovo servizio internazionale e collegarle colle tariffe francesi, fu il suo precipuo obbiettivo. Dallo sviluppo che il traffico avrebbe preso si sarebbe poi ricavato utile norma per studiarne attentamente i bisogni e soddisfarli.

Dall'una parte e dall'altra si prepararono quindi le tariffe; e l'Alta Italia nel settembre 1871 potè presentare al Governo le basi, che corrispondevano alle nuove tariffe interne, salvo la limitazione delle varie condizioni di peso ad una sola di 5 tonnellate per vagone, e l'introduzione di alcune basi più miti per determinate merci comprese nelle tariffe speciali comuni.

Le Ferrovie P. L. M. mantenevano, dal loro canto, le tariffe generali e speciali in vigore pel servizio interno.

Tariffe. — In complesso, la tariffa Italo-Francese, che si componeva dei prezzi a tariffa generale, di tariffe speciali comuni ad ambedue le percorrenze e di tariffe speciali interne francesi, poteva dirsi sufficientemente diretta a favorire lo scambio dei prodotti. Essa era, per così dire, la risultante di due forze, ciascuna delle quali mirava a un interesse distinto e talvolta opposto: vale a dire che gli sforzi italiani erano rivolti a favorire l'esportazione ed il transito delle merci dall'Italia, mentre le Ferrovie francesi miravano all'esportazione dei prodotti francesi, e, quanto al transito, a neutralizzare la concorrenza che la via di Modane poteva fare al porto di Marsiglia. Perciò le tariffe speciali comuni, colle quali da ambe le parti si introducevano ribassi sulle tariffe generali, presentavano infatti basi più miti, ma le due Amministrazioni non vi concorrevano in modo eguale per tutte le merci.

Tuttavia le merci di esportazione italiana, come i marmi, le derrate alimentari, cereali, olii, vini, canape ed altri prodotti agricoli, ebbero da queste tariffe considerevoli vantaggi; e, malgrado la concorrenza di Marsiglia, anche il commercio di transito potè avere incremento, specialmente per oltre la Francia, dalle tariffe speciali d'importazione, esportazione e transito via Modane, che erano state instituite, tanto pei trasporti a grande (Tariffa 201) che a piccola velocità (Tariffa 401), con quote sufficientemente ridotte.

Data d'attuazione. — Queste tariffe non poterono essere attuate immediatamente coll'apertura della linea.

La linea Bussoleno-Modane fu aperta il 16 ottobre 1871, ed il servizio diretto per viaggiatori, bagagli e merci a G. V. fu attuato il 29 gennaio 1872, e soltanto il 18 marzo successivo per le merci a P. V.

Così pure la linea da Savona a Ventimiglia fu aperta il 25 gennaio 1872; al 18 marzo cominciò il servizio viaggiatori, bagagli e merci a G. V., e quello a P. V. il 25 maggio detto anno.

Difficoltà incontrate nella formazione delle tariffe. — Le trattative erano state specialmente lunghe per le due circostanze seguenti:

Le Ferrovie P. L. M. applicavano per il percorso da S. Jean de Maurienne al confine la doppia tassa, a compenso delle forti spese di trazione. Era questa una facoltà accordata dal Governo italiano alla cessata Società italiana Vittorio Emanuele, e che era passata alla P. L. M., in un colla cessione della linea Savojarda. Quanto al tratto Bussoleno-Modane, pel quale avrebbe potuto mantenersi ugualmente la sopratassa, la Società dell'Alta Italia aveva fatto presente al Ministero italiano l'eccessivo aggravio che dalla medesima sarebbe derivato al commercio, ed il pericolo che essa potesse creare gravissimo ostacolo allo sviluppo delle relazioni commerciali. Il Governo italiano acconsentì ad abbandonare affatto l'applicazione della sopratassa; e la Società dell'Alta Italia, facendosi forte di tale concessione, diresse ogni suo sforzo ad ottenere altrettanto dalle Ferrovie P. L. M. Le trattative allora non ebbero però altro esito che l'abbandono della sopratassa pei trasporti di bestiame e per alcune delle tariffe speciali comuni.

Altro aggravio pel commercio era la separazione della linea Modane-Culoz, di proprietà dello Stato, dal restante della rete P. L. M., con tariffe più elevate; per cui le distanze fra Monaco transito e Culoz o fra Modane e Montmélian non potevano essere cumulate colle percorrenze successive, e ne rimaneva esclusa l'applicazione di tariffe differenziali più miti. Nè per allora fu possibile ottenere alcun temperamento a questo aggravio.

Il Ministero però, edotto di tale condizione di cose, riconoscendole utili e vantaggiose al commercio italiano, con decreto del 22 dicembre 1871 approvava le nuove tariffe proposte dalla Società delle Ferrovie dell'Alta Italia.

Nel 1872, dalla Società stessa si erano fatte pratiche colle Ferrovie Romane e Meridionali italiane e poste le basi della loro partecipazione al servizio, riguardo al quale le dette Amministrazioni associavansi agli intendimenti ed all'operato dell'Alta Italia. Le sole Ferrovie Romane però assunsero effettivamente il servizio diretto; poichè, avendo il Governo italiano resa obbligatoria anche in servizio interno l'applicazione della tariffa Italo-Francese per le spedizioni che seguivano la stessa via da e per la Francia, le Meridionali rifiutarono di parteciparvi.

Riduzione della sopratassa di Modane. — Dopo l'attuazione di tale servizio, la Società dell'Alta Italia continuò le trattative per ottenere, sia la diminuzione della citata sopratassa, sia l'applicazione delle tariffe differenziali al tratto Culoz-Modane; ed iniziò pure pratiche per un servizio diretto colla Svizzera in transito per la Francia.

Infatti nel 1875, col concorso efficace del Governo italiano, che non mancò di appoggiare in via diplomatica le domande della Società, la sopratassa fu ridotta al 50 %/o per disposizione del Governo francese; e più tardi si attuò la tariffa Itaio-Franco-Svizzera, della quale si tratterà in appresso.

Si procurò inoltre di aumentare il numero delle tariffe speciali comuni, ottenendo ribassi per determinate merci; e così furono stabilite tariffe speciali per gli agrumi e per gli olii a favore di Genova e Stazioni della Riviera Ligure, estese poi, quanto agli olii, anche a Bologna, Firenze, Lucca e Pisa; nonchè per traversine e legname da Venezia a Nabresina, a Modane e Ventimiglia.

1ª *Riforma della tariffa di transito a P. V. - Vantaggi.* — Successivamente, nel 1876, allo scopo di facilitare i trasporti in transito per la Francia dall'Italia, al Belgio ed all'Inghilterra o viceversa via Modane, pei quali, come si è detto, era stata istituita una tariffa apposita con basi assai ridotte, le Ferrovie francesi P. L. M. proposero di riformare la tariffa 401 p. v., estendendo la nomenclatura delle merci, ed introducendo ribassi per le spedizioni di almeno 5 tonn. per vagone.

L'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, accogliendo la proposta, rifiutò di portare alcuna riduzione ai prezzi italiani, dichiarando essere questi già ridotti in confronto delle tariffe interne; e perciò le Ferrovie francesi, cui premeva introdurre le nuove riduzioni di prezzi

per far concorrenza alla via di mare ed a quella del Brennero, assunsero a loro carico tutte le differenze, le quali ammontarono in certi casi da L. 20 a L. 30 per tonn., secondo la ubicazione delle varie località italiane.

Così p. es., per le merci della 1ª serie le quote francesi erano da Modane a Boulogne di L. 98.44 per tonn., per la 2ª serie L. 83.42 indistintamente per tutte le provenienze. Invece nelle modificazioni introdotte per le spedizioni di 5,000 chilog. in partenza da Milano, le quote francesi furono ridotte

per la 1ª serie a . . . . L. 76.19
per la 2ª serie a . . . . » 67 —

se da Verona,

per la 1ª serie a . . . . » 65.54
per la 2ª serie a . . . . » 58.67

Quest'ultimo prezzo era più ridotto in confronto di quello di Milano, stante la maggior concorrenza rispetto a Verona della via del Brennero.

Devesi pertanto notare che con ciò il pubblico venne ad ottenere una riduzione di prezzi, senza nuovi sagrificii per parte delle Ferrovie italiane, e come era di equità e giustizia, colla sola diminuzione delle quote competenti alle Ferrovie francesi, siccome quelle che più direttamente erano interessate a conservare sulle proprie linee questi trasporti.

Riforma delle tariffe francesi. — Cessa la separazione della linea da Modane a Culoz e Montmélian. — Le Ferrovie francesi, per effetto della riunione delle linee del Rodano alla rete Parigi-Lione-Mediterraneo, procedettero nell'anno 1879 ad una revisione di tutte le loro tariffe interne; per il che venne pure a cessare la separazione delle linee da Culoz e Montmélian a Modane, e le tariffe furono uniformi per tutto il percorso.

Per tale revisione si rese necessaria anche la riforma della tariffa Italo-Francese, la quale fu compiuta pei trasporti a G. V. colla pubbicazione della nuova tariffa del 1° settembre 1881.

A questa nuova tariffa parteciparono non solo le Ferrovie Romane, ma altresì le Meridionali, le quali non ebbero ostacolo ad annuirvi, poichè colla riforma della tariffa 201, che si passa ad esporre, cessava la necessità della prima clausola per l'applicazione della tariffa stessa in servizio interno.

Applicazione della tariffa interna italiana alla tariffa di transito N. 201. — Vantaggi. — Infatti, l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia approfittò dell'occasione per sottrarsi alle riduzioni state concesse per la tariffa di transito, esportazione ed importazione N. 201: riduzioni non più consentanee al concetto prestabilito dell'applicazione delle tariffe interne ai servizii internazionali, e che l'esperienza, fatta a proposito della prima riforma della tariffa 401 P. V., persuadeva non essere necessarie.

Malgrado quindi l'insistenza delle Ferrovie estere corrispondenti, le Amministrazioni delle Ferrovie italiane avendo dichiarato di voler mantenere per la propria percorrenza le tariffe normali, le Ferrovie francesi s'acconciarono ad accettare di corrispondere loro le quote normali. Le Ferrovie francesi poi stabilirono che la nuova tariffa 201 fosse unicamente applicabile ai trasporti diretti ai porti di mare e punti di frontiera francese, e non più per località interne della Francia: il che tolse lo squilibrio tra questa tariffa e le tariffe speciali comuni, e tolse pure la necessità della clausola superiormente accennata; ma per far concorrenza alle altre vie, esse ribassarono i prezzi complessivi della tariffa, con grande vantaggio degli interessi ferroviarii italiani e del nostro commercio internazionale.

Così p. es., da Milano a Boulogne sur mer l'antico prezzo uniforme di L. 386.45 per tonn. fu sostituito dai seguenti:

da 5 a 200 chilogr. . . . L. 385
da 201 a 500 id. . . . » 375
da 501 a 1000 id. . . . » 360
oltre 1000 . . . . » 358

i quali presentano rispettivamente una differenza in meno a favore del commercio di L. 1.45, 11.45, 26.45 e 28.45.

D'altra parte, la partecipazione italiana, che era nella vecchia tariffa di L. 73.15, venne stabilita:

da 5 a 200 chilog. . . L. 102.14
da 201 a 500 id. . . » 89.74
da 501 a 1000 id. . . » 77.35
oltre 1000 . . . . . . » 64.27

e poichè la maggior parte dei trasporti sta nei limiti delle prime due categorie di peso, è evidente il maggior vantaggio che ne deriva al commercio ed alla Ferrovia.

Tariffe Italo-Francesi a P. V. — Pei trasporti a P. V. fu già pubblicata la parte francese, la quale comprende la tariffa generale francese e le speciali interne P. L. M.

Le tariffe speciali comuni e la tariffa generale italiana sono in corso di compilazione. Le riforme, che in questa parte saranno introdotte, si collegano al principio generale già esposto in via preliminare, ed uniformeranno anche questa tariffa al tipo adottato per gli altri servizii internazionali, di cui si parlerà in appresso.

Mantenimento provvisorio della tariffa 401. — Esportazione, importazione e transito dalla Francia — La tariffa 401 p. v. dovrà pure essere riformata, e le Ferrovie italiane intendono di far valere le ragioni di equità, che stanno in loro favore, per non ammettere nella nuova tariffa riduzioni a loro svantaggio; nè dubitano che il risultato sia diverso da quello ottenuto riguardo alla 201.

Ed invero, quanto al movimento dall'Inghilterra, dal nord della Francia, dal Belgio, dall'Olanda e dal nord della Germania alle Stazioni italiane specialmente dell'Alta Italia e viceversa, è da aversi riguardo a ciò, che quelle merci, le quali non entreranno od usciranno dal transito di Modane, entreranno od usciranno da altri valichi o dai porti di mare cui dovranno far scalo, e saranno trasportate da o per quelli, coll'applicazione delle integrali tariffe interne.

Spetta quindi alle Ferrovie francesi, se pur vogliono mantenere i trasporti in transito sulle loro linee, di accordare riduzioni di tassa; e qui più che mai le Ferrovie italiane sono nel loro buon diritto, e devono insistere per il mantenimento delle loro quote normali, anche pel motivo che, se accordassero riduzioni pel Moncenisio, sarebbero inevitabilmente costrette a fare altrettanto per tutti i transiti internazionali. Soltanto da o per le località italiane del litorale, potrà essere fatto uno speciale trattamento, nello scopo di una utile ed efficace concorrenza ai trasporti marittimi, i quali sono specialmente fatti da navigli esteri.

Ora, coll'apertura del Gottardo, il servizio col Belgio, coll'Inghilterra e coi porti del nord della Francia sarà stabilito, tanto per la via di Modane, quanto per quella del Gottardo; e sonosi già iniziate trattative in proposito, ma richiedendo esse parecchio tempo, perchè molte Amministrazioni vi sono interessate in misura diversa e talvolta contraria, si è mantenuta provvisoriamente in vigore l'attuale tariffa N. 401.

Effetti del servizio Italo-Francese. — Chiudendo questi cenni sul servizio Italo-Francese, credesi di poter asserire che, se si trovarono ostacoli negli interessi sostenuti dall'Amministrazione francese a favore del porto di Marsiglia, relativamente a quella parte di commercio di transito che avrebbe forse potuto avviarsi per Genova-Modane o Venezia-Modane, è pure da ritenersi che tale commercio non si può considerare come esclusivamente acquisito alle linee francesi, dovendosi d'altronde riconoscere che dal servizio Italo-Francese fu grandemente agevolato lo sviluppo dei rapporti commerciali tra l'Italia e la Francia. Lo scambio delle merci andò continuamente aumentando, e le statistiche ferroviarie lo provano, offrendo i risultati seguenti:

Per le merci a G. V. le spedizioni dall'Italia alla Francia per le due vie di Modane e di Ventimiglia raggiungevano

nel 1873 quintali 68,543
e nel 1880 » 97,450

dalla Francia all'Italia

nel 1873 quintali 24,885
e nel 1880 » 34,082

Per le merci a P. V. si hanno le cifre seguenti dall'Italia alla Francia:

nel 1873 tonnellate 54,657
nel 1880 » 187,640

dalla Francia all'Italia, esclusi i considerevoli trasporti di carbone per conto delle Ferrovie dell'Alta Italia,

nel 1873 tonnellate 168,513
nel 1880 » 178,751

L'aumento nell'esportazione dall'Italia riguarda in special modo le derrate alimentari, fra le quali principalissime le uova, il pollame, il burro; aumentò pure l'esportazione della seta greggia, dei cereali, dei vini, degli olii, dei marmi greggi e delle materie tessili. Soltanto il bestiame, che nei primordii aveva raggiunto un incremento sensibilissimo, forse dovuto alle contingenze politiche di quegli anni, ebbe poi, come è noto per le ampie e pubbliche discussioni che se ne fecero, a subire un decremento.

Il maggior movimento d'importazione dalla Francia è da ascriversi ai filati e tessuti, alle mercerie e chincaglierie in genere, vini di lusso e liquori in casse, pellami, macchine e meccanismi, bottiglie di vetro, recipienti ed imballaggi vuoti. Per contro, si ebbe una diminuzione sui carboni.

Oltre a questo incremento di traffico, si ottenne, col concorso efficace delle Ferrovie francesi, di attrarre al transito per l'Italia non piccola parte degli scambii fra l'Austria-Ungheria, la Francia e la Svizzera occidentale, i quali prima seguivano per la via di mare, oppure per quella di Monaco e per la via concorrente di Avricourt. Ond'è che, per la via del Moncenisio, l'Italia arrivò pure ad accaparrarsi considerevoli trasporti in transito da e per i suoi scali marittimi, essendosi infatti, per conto di una sola Casa commerciale, eseguito in tre anni il trasporto di circa 4,000 vagoni.

Tariffa Italo-Belga, via Peri. — L'esistenza della tariffa 401 P. V., e 201 G. V., che favoriva, come si è visto, anche i trasporti da e per il Belgio, diede occasione di trattative, nel 1878, per una tariffa Italo-Belga via Peri, affine di mantenere la parità di trattamento colla via Modane.

Per questa, le Ferrovie italiane offrirono le stesse basi adottate in quelle due tariffe; ed in vista della concorrenza marittima, le Amministrazioni interessate avevano pure concesso prezzi ridotti. Era prossima la pubblicazione della detta tariffa, allorquando il Governo prussiano credette di dover rifiutarne l'approvazione.

SERVIZIO ITALO-FRANCO-SVIZZERO ED ITALO-SVIZZERO SUDBADESE.

Servizio Italo-Svizzero-Sudbadese, via Peri. — Tre anni dopo l'apertura del Brennero, vale a dire nel novembre 1871, erasi aggiunto al servizio Italo-Bavarese quello Italo-Svizzero-Sudbadese, che permetteva lo scambio diretto delle merci fra le Stazioni italiane e quelle Svizzere nord-est e Badesi dello Stato, con prezzi per tutte le Amministrazioni assai ridotti, in considerazione della grande distanza che intercedeva sulle linee intermediarie fra Peri e il Lago di Costanza (667 chilometri).

Servizio Italo-Franco-Svizzero, via Modane. — Nell'intendimento di aumentare l'importanza degli scambii e di aprire una nuova arteria di comunicazione tendente al porto di Genova, ed approfittando della riduzione della sopratassa di Modane ottenuta dal Governo francese, la Società dell'Alta Italia propose alla Ferrovia P. L. M di attrarre sulla via di Modane-Ginevra il transito dei cotoni provenienti dai porti italiani.

Ostacoli. — Le Ferrovie francesi rifiutaronsi recisamente a qualunque trattativa, nè fu possibile rimuoverle dal loro contegno, quantunque si fossero tentati accordi diretti colla Svizzera. Fu soltanto dopo e per effetto dell'intervento diplomatico, che potè essere tenuta una Conferenza preliminare a Losanna tra le Ferrovie italiane e Svizzere nel 1875, nella quale fu posta come massima fondamentale l'eguaglianza di trattamento tra le due vie del Cenisio e del Brennero; e ad essa fece seguito una Conferenza a Parigi nel marzo 1875.

Furono allora stabilite le basi del servizio Italo-Franco-Svizzero, nel quale l'Italia, affine di favorire il porto di Genova specialmente interessato, offrì prezzi più ridotti per le percorrenze da 200 a 300 chilometri, e le Ferrovie svizzere accordarono, fino ad Aarau, Basilea e Lucerna, l'applicazione del cumulo delle varie percorrenze svizzere, con basi proporzionali alla distanza complessiva: il che riesciva assai vantaggioso. E, mentre ottenevansi le maggiori facilitazioni, sovrattutto favorendo pel transito le derrate coloniali, per l'esportazione le farine, il riso, i vini, le pelli, la lana, le gomme, le frutta secche e gli agrumi, si limitavano le riduzioni per l'importazione al minimo numero di merci. Soltanto pei cotoni si potè vincere la renitenza delle Ferrovie P. L. M. ed ottenere l'applicazione della classe più bassa. Tuttavia la difficoltà era stata prevista dalle Ferrovie italiane, e la tariffa della penultima classe, che fu attribuita a tali merci, era stata perciò mantenuta di poco più elevata.

Il risultato della Conferenza di Parigi fu immediatamente sottoposto all'approvazione del Governo italiano, il quale l'avrebbe ben tosto accordata, se inaspettatamente non fossero sorte vive proteste dalla Camera di commercio di Venezia, la quale credette di veder minacciato dalle nuove tariffe il commercio di quella città. Per tale causa, la tariffa rimase sospesa per circa due anni, con danno degl'interessi del paese e di quelli ferroviarii, in quanto che, senza tale sospensione, si sarebbero potute stabilire incontanente, e sotto migliori condizioni, le nuove relazioni di traffico colle Ferrovie Francesi e Svizzere.

Invece, mentre attendevasi l'approvazione governativa, le Ferrovie P. L. M., sotto minaccia di rescissione degli accordi, elevarono in classe più alta i cereali, le farine, il riso; e pochi giorni prima della definitiva attuazione, reclamarono un rialzo nella classificazione dei vini, che dovette essere concesso.

Attuazione. — In base ad ulteriori trattative, la nuova tariffa italo franco-svizzera avrebbe dovuto essere attuata il 1° maggio 1878; ma le Ferrovie Svizzere non essendo pronte a quella data, dovette essere rimandata al 15 maggio.

Le Ferrovie Romane partecipavano pure a tale servizio, ma non le Meridionali italiane, che non vollero sobbarcarsi alla nota clausola dell'applicazione in servizio interno dei prezzi internazionali, stata qui pure imposta dal Governo italiano per far ragione ai giusti reclami del Commercio nazionale.

Concorrenza di Marsiglia e modificazioni. — Non ostante i reclami mossi contro le combinazioni di questa tariffa, essa presentava in complesso condizioni vantaggiose; tanto è vero, che la P. L. M., quasi contemporaneamente alla sua pubblicazione, allo scopo di neutralizzarne gli effetti, stabilì una tariffa identica in servizio franco-svizzero per le provenienze e destinazioni di Marsiglia, a prezzi complessivi inferiori di quelli da Genova alla Svizzera. Più tardi, i cereali, i legumi secchi, le farine ed il riso furono dalle Ferrovie Svizzere esclusi dall'applicazione delle classi primitivamente accordate, il che equivaleva ad escludere le dette merci dalla tariffa.

Vantaggi. — Questo servizio recò tuttavia notevoli vantaggi al paese, estendendo le relazioni ed agevolando l'importazione nella Svizzera dei prodotti italiani, come vini, olii, frutta, ortaglie, agrumi, marmi, stracci ed avanzi. Rese inoltre possibili importanti trasporti di cotoni greggi da Genova e da Venezia in transito per l'Italia, malgrado

la concorrenza di Marsiglia. Ad esempio, da Marsiglia a Basilea il prezzo per spedizione di 5,000 chilogrammi era di L. 40.50 la tonn., e quello da Genova a Basilea 42.19; ma siccome la quota dell'Alta Italia di L. 16.29 era a partenza pagata in carta, e secondo le quantità accordavasi qualche facilitazione alle Imprese di navigazione che facevano scalo a Genova, così il prezzo per l'Italia diventava inferiore.

Fu in tal modo che nella campagna cotonifera del 1880-81, i trasporti di cotone greggio, diretti alla Svizzera, raggiunsero da Genova le 6,200 tonn. e da Venezia 1,100, mentre nel 1878-79 toccavano appena le 2,081 tonnellate complessive.

Così pure si ebbero trasporti importanti di formaggi e di tessuti dalla Svizzera per l'Oriente in transito dell'Italia.

Riforma della tariffa Italo-Svizzero-Sudbadese, via Peri. — Per la via del Brennero, il servizio colla Svizzera dovette, di conformità alla massima stabilita nelle Conferenze di Losanna e di Parigi, essere riformato sulle stesse basi come per la via di Modane. Ma, stante l'opposizione delle Ferrovie del Nord-est, le quali dichiararono di pretendere le loro tasse normali, non potè essere esteso che alle Stazioni del Lago di Costanza.

La tariffa venne attuata alli 16 maggio 1878, alla quale parteciparono eziandio le Ferrovie Romane, ma non le Meridionali pei motivi già noti.

Le Ferrovie interessate fra Peri e le Stazioni del Lago di Costanza hanno collegato ai prezzi differenziali dell'Alta Italia, prezzi uniformi per le 4 classi senza condizione di peso, ed un prezzo più ridotto, ma sempre uniforme, per le spedizioni di almeno 5,000 chilogr. In seguito, per far concorrenza al Moncenisio, furono introdotte dalle medesime Amministrazioni ulteriori riduzioni pei trasporti di 7 e di 10 tonn., arrecando così in molti casi, e per determinate zone della Svizzera, un beneficio al commercio italiano ed a quello del Veneto in particolare.

Anche questa tariffa, coi ribassi pure accordati dalle Ferrovie oltre Peri, diede impulso al movimento dei trasporti, e specialmente a quello dei cotoni greggi da Venezia.

Denuncia della tariffa. — Coll'apertura del Gottardo, la tariffa Italo-Franco-Svizzera venne disdetta dalle Ferrovie Svizzere interessate, malgrado che l'Alta Italia avesse vivamente insistito per mantenerla almeno fino all'attivazione del servizio diretto per la via del Gottardo. Gli sforzi dell'Alta Italia a tale riguardo non ebbero alcun esito; nè invero saprebbesi trovare una ragione convincente di tale rifiuto da parte delle Ferrovie Svizzere per un provvedimento di evidente reciproco interesse pel traffico internazionale Italo-Svizzero.

Quanto alla tariffa Italo-Svizzera-Sudbadese, via Peri, che, secondo gli accordi colla Ferrovie del Gottardo, doveva cessare col 1° giugno, fu prorogata e riprorogata, e continuerà a rimanere in vigore sino all'attuazione del nuovo servizio via Gottardo, del quale si discorre in appresso.

SERVIZIO ITALO-AUSTRIACO.

Antica tariffa. — Dopo la guerra del 1866 e fino al 31 dicembre 1867, il servizio colle linee della Südbahn ebbe luogo in via di rispedizione, ossia senza i vantaggi dal servizio cumulativo.

Nel 1868 le Ferrovie dell'Alta Italia attuavano una tariffa diretta pel servizio cumulativo colla Südbahn, la quale era basata sopra 7 classi di tariffa con prezzi costanti, come quella allora vigente in servizio interno, più alcune tariffe speciali per legnami, birra, vetrerie, marmi, pietre, macchine a vagone completo; ma, per effetto delle reciproche concessioni colle quali le due Società avevano procurato di favorire i propri traffici, conteneva importanti spostamenti di classe, che si constatarono pregiudizievoli in progresso di tempo ai nostri porti.

Dietro invito del Ministero, si provvide al rimedio, per allora, creando una tariffa locale interna a P. V. N. 7, con prezzi ridotti per spedizione da e per Venezia, Genova e S. Benigno; tariffa che coll'attuazione delle nuove avrebbe dovuto essere soppressa, ma fu lasciata sussistere a vantaggio dei porti stessi. Essendosi poi introdotte dalla Südbahn le nuove tariffe interne del 1871 e dall'Alta Italia quelle del 1872, avvenne che per molti trasporti era più conveniente l'inoltro da ferrovia a ferrovia che non la tariffa diretta; in altri casi, per le classificazioni sopraccennate, veniva invece ad essere più favorita la importazione di alcune merci estere, con danno dell'industria nazionale.

Primo progetto di riforma. — In vista di ciò, nel 1873 si fecero trattative per una nuova tariffa, nella quale era già stabilito che il traffico fra l'Ungheria e la Francia avesse luogo ripartitamente per le vie di Peri e di Cormons; ma, per ragioni che qui sarebbe ozioso di esporre, la cosa non ebbe seguito, tanto da parte dell'Italia, quanto dell'Austria.

Coll'assunzione, nel luglio 1878, dell'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia da parte del Governo, volevasi riprendere la progettata riforma; ma, siccome era prossima l'apertura della Pontebba (1° novembre 1879), che avrebbe in seguito reso necessario un cambiamento forse generale della tariffa, soltanto nel giugno 1879, a Vienna, furono iniziate trattative, le quali poi, attesa la lotta esistente fra la Rudolfbahn e la Südbahn per l'istradamento delle merci, non condussero ad alcun risultato.

Proposte della Rudolfbahn. — Nel successivo luglio ebbe luogo una Conferenza a Milano cogli agenti della Rudolfbahn, i quali proposero all'Alta Italia di associarsi affine di fare un'assoluta concorrenza alla Südbahn pei trasporti da e per Vienna ed oltre, facendo percorrere alle merci la via di Amstetten. Le proposte della Rudolfiana non poterono essere accettate dall'Alta Italia, sia perchè i trasporti che si sarebbero acquisiti alla detta via non erano di grande importanza, e sia per evidenti ragioni di convenienza verso la Südbahn, colla quale occorreva di prendere intelligenze, onde evitare con essa conflitti reciprocamente pregiudizievoli.

Trattative fra le tre Amministrazioni interessate. — Più tardi, la Südbahn fece conoscere di essersi posta d'accordo colla Rudolfiana per la ripartizione del traffico, ed invitava l'Alta Italia ad inviare i suoi delegati a Vienna per la formazione della tariffa. Gli intendimenti della Südbahn erano i seguenti:

a) Il traffico Vienna loco e transito con Venezia loco e transito sarebbe ripartito alternativamente fra Pontebba e Cormons nel modo seguente: istradare per Leoben-Pontebba colle Stazioni del 1° gruppo italiano il 40 0[0], colle Stazioni del 2° gruppo il 35 0[0], con quelle del 3° gruppo il 30 0[0] dei trasporti. Il rimanente spettava alle vie della Südbahn, restando però riservata ad ulteriori trattative coll'Alta Italia la ripartizione di questo rimanente fra le due vie Peri e Cormons.

Il 1° gruppo italiano comprendeva la parte nord-est dell'Italia, escluse Venezia, Verona, Mantova e Bologna. Il 2° comprendeva Bologna e tutte le Stazioni al sud di Bologna, compresa Livorno. Il 3° abbracciava la linea Peri, Verona, Mantova, Bologna (esclusa quest'ultima) e tutte le Stazioni all'ovest, esclusa Livorno.

b) Il traffico delle Stazioni da Leoben e Mödling, comprese le linee di diramazione, non che quello delle Stazioni della Rudolfiana al nord di Pontafel fino a Selzthal, questa Stazione esclusa, rimaneva acquisito alla via Pontebbana, da e per tutta l'Italia.

c) Il traffico delle Stazioni della Südbahn al sud di Brück s[m, comprese le linee di diramazione, e quello delle Stazioni del Tirolo, rimaneva acquisito alle vie della Südbahn.

d) L'istradamento del traffico a G. V. e P. V. delle Stazioni della Südbahn tra Franzensfeste e Marburg, escluse queste due Stazioni, poi delle Stazioni della Rudol-

fiana fra Tarvis e Lubiana, coll' Italia e viceversa, delle Stazioni della Rudolfiana, da Selzthal al nord, non che delle Stazioni della ferrovia Imperatrice Elisabetta, e finalmente l'istradamento del traffico italo-boemo, restava ancora in discussione tra le Ferrovie Austriache interessate.

Conferenze di Vienna. — Portatisi i delegati dell'Alta Italia a Vienna, procurarono di far modificare, nell'interesse delle Ferrovie italiane, la suesposta ripartizione del traffico.

Accettata la proposta *b*, ottennero anzitutto che, in base alla proposta contenuta al punto *c*, il traffico dell'Ungheria, che rimaneva acquisito alle vie della Südbahn e poteva quindi essere diretto anche su Peri, dovesse seguire invece la via di Cormons esclusivamente, e che se ne sarebbe agevolato lo sviluppo con concessioni di tariffa da chiedersi alle Ferrovie Ungheresi finitime ed alle Rumene.

Ciò costituiva un sensibile vantaggio, giacchè la differenza tra la via di Cormons e quella del Pusterthal-Peri per Verona ed oltre, è di pochissima importanza, ed era quindi agevole per la Südbahn di neutralizzarla.

Infatti, la distanza p. es. da Pest a Verona, via Cormons, è di chilom. 909, mentre per la via Pusterthal-Peri è di chilom. 918. Non è poi da dimenticare che il traffico di cui trattasi parte da quelle località, che esso è, si può dire, in mano alla Südbahn, la quale può dirigerlo ove crede, quando sia soddisfatto l'interesse del pubblico.

Ciò stabilito, per quanto riguarda il traffico di Vienna di cui al punto *a*, visto che non era possibile ottenerlo esclusivamente per Pontebba, e tenuto conto dell'arrendevolezza dimostrata dalla Südbahn riguardo al traffico dell'Ungheria, di gran lunga più importante di quello di Vienna, si accettarono le proposizioni indicate al detto punto *a*, escludendo però l'ulteriore ripartizione fra Cormons e Peri della parte di traffico rimasta alle linee della Südbahn. I delegati italiani avevano inoltre messa per base (ed invero la massima fu tosto accettata dalle Ferrovie Austriache) che si dovesse portare sulla via di Pontebba il prezzo della via Peri-Cormons, quando per effetto delle tariffe venisse a risultare più vantaggioso al commercio, e che, ferma la quota integrale dell'Alta Italia via Pontebba, le differenze sarebbero sopportate dalle Ferrovie Austriache.

Quanto alla parte di traffico accennata al punto *d*, non essendo stato possibile l'accordo, venne rimandata ad ulteriori trattative, eccetto però quanto si riferiva al traffico Italo-Boemo, il quale svolgevasi prima unicamente per Peri, e che fu invece ripartito fra Peri e Pontebba, avvantaggiando le Ferrovie italiane di un maggior percorso, che in alcuni casi varia da 170 a 220 Km.

I delegati italiani insistettero inoltre perchè i trasporti da Venezia a Vienna, via Pontebba, avessero uguale trattamento di quelli da Trieste a Vienna, via Gratz, salvo l'aumento di chilom. 46. Ma questo intento non potè essere raggiunto, avendo la Südbahn dichiarato che intendeva mantenersi piena libertà quanto alla linea Trieste-Vienna, e che non poteva acconsentire a subordinarne la tariffa a quella di una linea estera. Non ammettevasi una discussione in proposito; e perciò, in seguito a tali esplicite dichiarazioni, i delegati italiani dovettero recedere dalla domanda, ma reclamarono che per Venezia fossero almeno applicate le tariffe senza restrizione, ed ottennero infatti anche per Venezia l'applicazione della tariffa di transito, mentre antecedentemente era sempre stata rifiutata dalla Südbahn.

Conferenza di Milano. — Credesi qui superfluo di accennare alle difficoltà che si presentarono nella compilazione della tariffa, ed alle discussioni che ne conseguirono; epperò nel marzo 1880 ebbe luogo in Milano una nuova Conferenza, alla quale intervennero i delegati della Südbahn e della Rudolphbahn, e formularono, riguardo a quella parte dell'instradamento rimasta, come si è detto, in sospeso, una proposta che non potè essere accettata dall'Alta Italia, perchè troppo pregiudizievole agli interessi della sua amministrazione.

I delegati italiani (specialmente perchè le distanze per via Pontebba riescivano minori) chiesero che il traffico delle Stazioni da Spittal a Unterdrauburg incluso, con tutte le Stazioni italiane, avesse luogo per Pontebba, fatta sola eccezione per la parte di esso traffico fra Spittal loco — Verona, ed oltre verso occidente, che avrebbe seguito la via Peri; ed inoltre che il traffico delle Stazioni da Unterdrauburg, questa esclusa, a Lembach con tutte le Stazioni italiane seguisse via Cormons.

I delegati austriaci rifiutarono di basare sul calcolo della percorrenza il criterio determinante la scelta dell'istradamento; ma per addivenire ad una amichevole soluzione della vertenza, si dichiararono disposti ad ammettere le seguenti conclusioni:

1° Da Villach loco per tutta Italia 100 0[0] via Pontebba.

2° Da Föderlach, Webden, Mariawosth, a Krampendorf per tutta Italia 100 0[0] via Pontebba.

3° Rinunciasse la Südbahn al 100 0[0] del traffico delle Stazioni Rudolfiane fra Villach e Laibach per Verona ed oltre o viceversa, via Villach Peri, che sarebbe invece istradato per la via di Cormons o di Pontebba.

4° I delegati austriaci promettevano inoltre di far pratiche presso le proprie Amministrazioni, affinchè queste abbandonassero alla via di Pontebba il traffico delle Stazioni di Spittal, Kothenturn, Paternon, Feischitz e Gumern, da e per le Stazioni fino a Verona e Modena, queste escluse.

Il traffico da e per queste due Stazioni e da e per le altre ad occidente di Verona e Modena rimaneva acquisito alla via di Peri.

In pari tempo, i delegati della Südbahn dichiararono, il traffico delle Stazioni di Grafenstein e Lembach colle Stazioni italiane non potere essere stabilito via Pontebba e Cormons, ma dover essere ripartito fra Cormons e Peri; ed essere talmente importante il sacrificio fatto dalla Südbahn coll'aggiornare la partecipazione di Peri al traffico di Vienna-Bruck-Italia, da non potersene concedere altri.

Finalmente, in ordine all'applicazione alla via Pontebba della tassa più favorevole al commercio, qualora per la via di Peri o di Cormons risultasse un prezzo più basso per effetto delle tariffe, mentre si attenevano a questo principio rispetto a Cormons, i delegati della Südbahn fecero osservare che, rispetto a Peri, computando le basi del servizio cumulativo, si avevano per alcune merci a P. V. prezzi più bassi con Verona ed oltre; che applicando i detti prezzi alla via Pontebba, e retribuendo all'Alta Italia la rispettiva quota, maggiore di quella via Peri, le differenze che dovevano, a norma degli accordi precedenti, essere sopportate dalle Ferrovie austriache, non potevano essere accettate, nè giustificate, dal momento che la merce seguiva la via di Pontebba, anzichè quella di Peri.

Domandarono quindi che i prezzi fossero stabiliti senza altro, come risultavano per via Pontebba, nella considerazione che era maggiore la quota italiana da pagarsi in biglietti di Banca, che la quota austriaca era stata calcolata col disagio del 20 0[0] superiore al normale per l'applicazione in valuta d'oro, che le Ferrovie Austriache avevano adottato delle declassificazioni, e che quindi le apparenti differenze in favore di Peri venivano a rendersi insignificanti ed in certi casi a scomparire.

Infatti p. es, il prezzo delle merci ascritte alla V classe da Vienna a Verona via Peri, era:

Vienna Peri . . .	L. 73.15	Totale L. 81.72
Peri Verona . . .	» 8.57	
Quello via Pontebba:		
Vienna Pontebba . .	» 48.75	Totale L. 88 —
Pontebba Verona . .	» 39.25	
	Differenza L.	6.28

Ora per la via di Pontebba, la maggior quota da pagarsi in carta presentava in quel momento l'aggio di

L. 2.40; e tenuto conto che la quota austriaca in banconote fu ragguagliata in valuta d'oro col disagio del 20, anzichè del 15 0|0, locchè produceva un'ulteriore differenza di L. 1.60, il divario fra il prezzo via Peri e quello via Pontebba si riduceva a L. 2.28. Siccome poi le Ferrovie Austriache avevano anche ribassato alcune merci di classe, così in molti casi la differenza scompariva affatto, e perciò i delegati austriaci non potevano per Pontebba mantenere il prezzo complessivo della via Peri, perchè la differenza a loro carico non era giustificata.

I delegati italiani tentarono d'insistere appoggiandosi sull'elevatezza della quota da Tarvis a Pontafel, ma non poterono disconoscere la giustezza delle osservazioni avversarie, tanto più che i prezzi così conteggiati, via Pontebba, riescivano sempre più miti di quelli allora in vigore via Cormons, come scorgesi dagli esempi più innanzi esposti.

Nuovo ostacolo. — Si poteva credere che le trattative fossero in tal modo esaurite, quando la Südbahn nei maggio tornava a modificare questa parte dell'istradamento, portando nuove restrizioni alle conclusioni già accettate dai delegati austriaci, ed indicate più sopra ai punti 1, 2, 3 e 4.

A queste nuove pretese l'Alta Italia dichiarò preferire l'esclusione dal servizio diretto della linea Franzensfeste-Marburg, poichè non si poteva ammettere, come la Südbahn voleva, che Villach avesse a corrispondere, per la via di Pontebba, fino alla Stazione di Corticella presso Bologna, e dovesse invece corrispondere per Peri con Bologna ed oltre, quantunque si verificasse una differenza in più di kilom. 134 in confronto della via Pontebba.

La Sübdahn rifiutò in modo assoluto la proposta esclusione dal servizio diretto, anche pel motivo che il Governo austriaco avrebbe altrimenti negata l'approvazione della tariffa, giacchè quelle località insistevano per l'ammissione al servizio cumulativo, dal quale in passato erano escluse. La Söbdahn quindi instò che provvisoriamente si mantenessero gli instradamenti da essa annunciati, salvo poi ad aprire ulteriori trattative.

Non sarebbe stato intendimento dell'Amministrazione dell'A. I. di cedere alla domanda della Südbahn; ma informandosi al giusto concetto espresso dal Governo, che cioè, pur ammesso doversi propugnare efficacemente lo istradamento per Pontebba del traffico da e per la Stazione di Villach ed altre a queste prossime, non si dovessero però spingere le cose fino a compromettere l'istituzione del nuovo servizio, l'Amministrazione, pur cedendo quanto al traffico della linea citata, volle però ed ottenne che, a tutela del pubblico interesse, fosse fatto luogo a riduzioni di tariffa, affinchè anche per la via più lunga non si applicassero tasse più elevate di quelle per la via più breve; e ciò nell'intento che, se la questione dal lato ferroviario non era risolta nel modo più favorevole, riuscisse almeno tale pel pubblico.

Infatti per es., un vagone legname in assami, che da Villach a Bologna via Pontebba avrebbe pagato L. 27.30 per tonn., per via Peri venne a pagare L. 27, perchè la quota della Sübdahn fu ridotta da L. 22.44 a L. 15.45; e così dicasi per altre merci ed altre località.

Così pure, quantunque pei trasporti da e per Vienna l'istradamento sia stato ripartito fra Pontebba e Cormons, non ne venne però alcun danno al pubblico, come lo dimostra il seguente esempio:

Colla cessata tariffa si aveva la quota da Cormons a Vienna per merci a g. v. in spedizione fino a 50 kg.
per tonn. . . . . L. 318 —
oltre 50 kg. . . . . » 163 —

Colla nuova tariffa si ha ora da Pontebba o Cormons a Vienna fino a 50 kg. per tonn. . » 211 —
oltre 50 chilog. . . . . » 127 —

Per le derrate alimentari si aveva oltre 50 chilog. per tonn., L. 163, e si è ottenuto invece L. 93.

Per tessuti, cotoni ed altre merci a p. v. si aveva:
Cormons-Vienna L. 73.50 per tonn. e si è ottenuto da Pontebba o Cormons a Vienna L. 53 per tonn.

Pel riso si aveva:
Cormons-Vienna L. 40.50 per tonn, ed attualmente da Pontebba o Cormons a Vienna L. 33.50; e lo stesso ritengasi per gli altri trasporti.

Attuazione. — La nuova tariffa Italo-Austriaca potè finalmente essere posta in vigore col 1° febbraio 1881, partecipandovi pure le Ferrovie Romane e Meridionali, che si erano associate alle conclusioni dell'Alta Italia, e colle quali, durante le trattative, eransi fatte le pratiche opportune.

Conclusione. — Riassumendo pertanto il fin qui detto, rilevasi che le trattative colla Südbahn. per quanto riflette gli interessi del commercio, ebbero un esito assai soddisfacente, giacchè il movimento dei trasporti fu assai agevolato e la esportazione italiana aumentata. La tariffa, nella composizione della quale si avevano a superare non pochi ostacoli stante la differenza dei sistemi in contatto, riuscì sufficientemente chiara e di facile applicazione; e siccome era basata sulle tariffe interne di ciascuna Amministrazione, restarono in essa comprese tutte le agevolezze in vigore.

Che se nelle intralciate questioni dell'instradamento fuvvi, come si è esposto, una non lieve e non breve lotta, questa si limitò generalmente al campo degli interessi ferroviarii, nè la soluzione avuta esercitò alcuna dannosa influenza sulle condizioni economiche del paese. D'altra parte, fu assegnato al transito di Pontebba un traffico di competenza, che prima non aveva, e che non avrebbe ottenuto senza la tariffa diretta. Ed in prova, nel 1880 il movimento era di quintali 494,093, mentre nel 1881 si ebbe un movimento di quintali 756,641.

Certamente, riguardo a Venezia con Trieste, si riprodusse quell'antagonismo che esiste tra Marsiglia e Genova; ma le condizioni topografiche e la giustificata tendenza della Südbahn a non menomare i vantaggi di quel porto austriaco, col cumulo degli interessi germanici che ad esso convergono, furono ostacoli che si prevedevano, e che da nessuna trattativa potevano essere tolti. D'altra parte, senza rinunciare a possibili miglioramenti, è giusto conchiudere che l'essere riusciti a temperare le conseguenze di un sì forte contrasto d'interessi costituiva già un risultato, più che accettabile, soddisfacente.

Del resto, gioverà di osservare che questi accordi, giudicati da qualcuno come non favorevoli agli interessi italiani, sono in senso inverso considerati presso le Ferrovie austriache, come in parecchie circostanze lo hanno dimostrato.

(*La fine nel prossimo numero*).

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Sappiamo che il Ministero del tesoro ha data la propria approvazione, per la parte che lo riguarda, allo schema di Convenzione per la concessione alla Provincia di Bologna di una ferrovia da Bologna a Budrio ed a Portomaggiore, con diramazione da Trebbo per Medicina a Massa Lombarda.

La lunghezza della linea principale è di m. 49,300, e l'importo relativo ammonta a L. 4,710,000; per la diramazione la lunghezza è prevista in m. 28,000, e l'importo di costruzione in L. 2,600,000.

Il concorso del Governo nella spesa, tanto della linea principale che della diramazione, dovrebbe essere di L. 4,450,000.

La Camera di commercio di Torino ha instato presso il Ministero di agricoltura, industria e commercio perchè voglia usare della propria influenza presso quello dei lavori pubblici, affinchè siano tolte le difficoltà che potrebbero ritardare l'attuazione della ferrovia funicolare di Superga: difficoltà che, a quanto ci scrivono da Roma, deriverebbero da talune condizioni piuttosto gravose, a cui sarebbe subordinata la concessione della linea.

><

Risultato delle aste per appalto di nuovi tronchi delle ferrovie complementari autorizzate colla legge del 29 luglio 1879:

Tronco Pontremoli-Guinadi, della ferrovia di 1ª categoria Parma-Spezia. — Deliberato provvisoriamente al sig. Giuseppe Canova per la somma di L. 4,845,339.24, ossia col ribasso del 12.91 per cento su quella di appalto. La scadenza dei fatali è stabilita pel 21 del mese corrente.

Tronco Vaglia-Firenze, della linea di 1ª categoria Faenza-Firenze — Deliberato provvisoriamente al signor Antonio Mazzorin per la somma di L. 8,968,916, ossia col ribasso del 13.26 per cento su quella di appalto. Anche per questo appalto la scadenza dei fatali è stabilita pel 21 del corrente mese.

><

I signori ingegneri Vicari e Chiaves, rappresentanti della Ditta Bürgin e Alioth di Basilea, costruttori di apparecchi elettrici, vennero autorizzati dall'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia ad effettuare un esperimento parziale d'illuminazione elettrica alla Stazione centrale di Torino (padiglione d'arrivo) cogli apparecchi del sistema Bürgin, già favorevolmente conosciuto in Inghilterra, Svizzera e Germania.

L'esperimento avrà principio probabilmente nella prossima settimana.

><

Per le nuove linee di completamento della rete ferroviaria del Regno, sono stati presentati i seguenti progetti definitivi:

a) Progetto, rettificato a senso delle prescrizioni del Consiglio superiore dei lavori pubblici, pel tronco Bribano-Busche, della linea Belluno-Feltre-Treviso. La lunghezza di questo tronco risulta di m. 10,400, ed il relativo importo complessivo è preventivato in lire 1,100,000, delle quali L. 1,040,000 pei lavori da appaltare, ed il rimanente a disposizione dell'Amministrazione per espropriazioni, imprevisti, ecc.

b) Progetto di appalto dei fabbricati delle Stazioni, case cantoniere, ecc., pei tronchi Ravenna-Bevano e Bevano-Cervia, della linea Ferrara-Ravenna-Rimini. L'ammontare dei lavori rileva a L. 412,000, delle quali per opere da appaltare L. 375,000.

c) Progetto di appalto del tronco Valsavoia-Leone, della linea Valsavoia-Caltagirone.

Intorno a questo progetto, redatto dell'egregio cavaliere Mantese, ingegnere-capo del Genio civile in Catania, ci vengono fornite le seguenti informazioni.

Il tronco ha la lunghezza di m. 9,570, ripartita planimetricamente in m. 6,800 di allineamenti retti, ed in m. 2,770 di tratti in curva; ed altimetricamente in m. 3,270 di livellette orizzontali, ed in m. 6,300 di livellette in pendenza.

Il raggio minimo delle curve si mantiene nel limite di 300 m., e la pendenza massima raggiunge il 16 per mille, limitatamente però ad una sola livelletta di m. 500 di lunghezza.

Per l'attraversamento dei corsi d'acqua e burroni, sono previsti 23 manufatti, di luce varia fra metri 0.50 e 3.

Per la continuità delle comunicazioni attraverso la ferrovia sono progettati 8 attraversamenti, sei dei quali a passaggio a livello, e due con sottovia; e per l'alloggio del personale di guardia della strada sono da costruire 5 case cantoniere doppie.

Una sola Stazione è prevista nel progetto, quella cioè che dovrà servire per l'abitato di Leone. Nella medesima si dovranno costruire i seguenti fabbricati: un fabbricato-viaggiatori, cessi, piano caricatore, e magazzino per le merci.

L'importo totale dei lavori ammonta a L. 736,000, delle quali a base d'asta L. 485,000, ed il rimanente a disposizione dell'Amministrazione.

Dall'ammontare di appalto è esclusa la provvista del materiale di armamento e di quello fisso per le Stazioni, nonchè le espropriazioni.

La spesa media chilometrica del tronco risulta di di L. 77,000 circa.

><

Sappiamo che il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha ritenuto la progettata linea ferroviaria a scartamento ridotto lungo la Valle dell'Alcantara, a partire dalla Stazione di Calatabiano sulla linea Messina-Catania fino alla Stazione di Leonforte, non presentare i richiesti caratteri di pubblica utilità per essere classificata in 4ª categoria.

><

Il Consiglio medesimo ha pure opinato che, allo stato delle cose, non possa essere preso in considerazione il progetto di un'altra ferrovia a scartamento ridotto per la valle del Salso, la quale, distaccandosi dalla linea in progetto, detta Circumetnea, sopra Paternò, dovrebbe raggiungere l'abitato di Nicosia.

><

Dall'Amministrazione delle Strade ferrate Meridionali è stato presentato all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici il progetto pei lavori di scogliera a difesa contro il fiume Basento, fra i chilometri 172 e 193 da Napoli, della linea Napoli-Eboli-Potenza. La spesa presunta pei detti lavori rileva a L. 29,000.

><

L'Amministrazione delle Strade ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici il progetto di esecuzione di 4 ponti a travata metallica lungo la linea Aquila-Rieti.

Due dei detti ponti sono da costruire attraverso il fiume Velino, ed hanno ciascuno la luce di 30 m.: il terzo deve essere eseguito sul Rivo Peschiera con l'ampiezza di 20 m.: e l'ultimo sul torrente Renaro, colla luce di 10 m.

><

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 28 agosto al 2 corrente.

Furono, fra gli altri, approvati i progetti concernenti:

La costruzione del tronco Palermo-Misilmeri, della ferrovia Palermo-Corleone-Sciacca;

La costruzione dei fabbricati per Stazioni, fermate,

case cantoniere e garette, lungo i tronchi Ravenna-Bevano e Bevano-Cervia, della ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini;

I lavori di consolidamento occorrenti alla trincea della Pietà, nel chilometro 153 della ferrovia Roma-Napoli;

La correzione della strada provinciale per Barberino di Mugello, nel tratto che attraversa il torrente Sieve, in provincia di Firenze;

La costruzione di banca esterna all'arginatura destra di Po contro le golene Straniero e Po Morto, in Comune di San Benedetto, provincia di Mantova;

La costruzione di un nuovo porto nel seno settentrionale di Cotrone, in provincia di Catanzaro;

E l'allargamento del ponte girante sul canale di comunicazione tra la nuova Darsena ed il Porto Medico di Livorno.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini. — Alle ore 10 antim. del 18 corr., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Ravenna, si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione e collocamento in opera delle travate metalliche pei ponti dei tronchi della ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini, compresi fra Ravenna e Cervia, per la presunta somma di L. 268,000.

I lavori dovranno intraprendersi tosto dopo la regolare consegna, per dare ogni cosa compiuta nel termine di mesi cinque dalla data della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 13,400, ed in L. 26,800 quella definitiva, ambedue in numerario o rendita D. P.

Ferrovia Belluno-Feltre-Treviso. — Alle ore 10 ant. dello stesso giorno 18, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Belluno, si addiverrà simultaneamente allo incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Belluno-Feltre-Treviso, compreso fra la regione Camposa sotto Feltre alla destra del torrente Sonna e Fener, sulla sponda destra del torrente Tegorzo, della lunghezza di m. 14,870 circa (escluse le espropriazioni stabili e la provvista dei ferri d'armamento e del materiale fisso per le Stazioni), per la presunta somma di L. 2,529,000.

I lavori dovranno essere intrapresi a misura che se ne farà la regolare consegna, ed essere condotti con la necessaria attività, perchè l'apertura del tronco all'esercizio possa essere fatta entro mesi 24 dal giorno in cui la consegna avrà avuto principio. I lavori di completamento, di finimento, accessorii, e quelli di manutenzione obbligatoria a carico della Impresa, dovranno essere ultimati, in uno con la relativa liquidazione ed in istato di collaudo, entro mesi 24 successivi all'apertura del tronco all'esercizio.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 88,000, ed in lire 176,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia Treviso-Oderzo-Motta. — Alle ore 10 ant. del 19 corr., presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Treviso, si addiverrà simultaneamente allo incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Treviso-Oderzo-Motta, fra Ponte di Piave e Motta, della lunghezza di m. 15,921.35 (escluse le espropriazioni stabili e la provvista dei ferri d'armamento e meccanismi fissi per le Stazioni), per la presunta somma di L. 800,000.

I lavori dovranno essere intrapresi e compiuti come sopra.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 40,000 ed in L. 80,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia Mestre-San Donà-Portogruaro. — Alle ore 10 antim. dello stesso giorno 19, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Venezia, si addiverrà simultaneamente allo incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Mestre-San Donà-Portogruaro, compreso fra le Stazioni di San Donà e di Portogruaro, della lunghezza di m. 26,371, e del braccio di diramazione dalla Stazione di Portogruaro al fiume Lemene, della lunghezza di metri 1,458.60 (escluse le espropriazioni stabili e l'armamento della via), per la presunta somma complessiva di L. 1,192,000.

I lavori dovranno essere intrapresi e compiuti come sopra.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 55,000, ed in L. 110,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia Novara-Varallo. — Alle ore 10 ant. dello stesso giorno 19, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Novara, si addiverrà simultaneamente all'incanto per lo appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Novara-Varallo, compreso fra Romagnano e Borgosesia, della lunghezza di m. 14,636.67 (escluse le espropriazioni stabili e la provvista dei ferri d'armamento e meccanismi fissi per le Stazioni), per la presunta somma di L. 3,110,000.

I lavori dovranno essere intrapresi e compiuti come sopra.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 103,000, ed in L. 206,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia Ivrea-Aosta. — Alle ore 10 ant. del 20 corr., presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Torino, si addiverrà simultaneamente allo incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Ivrea-Aosta, compreso fra il molino di Chambave e la città di Aosta, della lunghezza di m. 18,699.40 (escluse le espropriazioni stabili, le travate metalliche, l'armamento, le chiusure e i fabbricati al di sopra del piano del ferro), per la presunta somma di L. 2,449.000.

I lavori dovranno intraprendersi e compiersi come sopra.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in lire 86,000, e quella definitiva in L. 173,000, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Alle ore 10 ant. dello stesso giorno 20, presso il Ministero e la Prefettura suddetti, si addiverrà simultaneamente allo incanto per l'appalto e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Ivrea-Aosta, compreso fra la destra della Dora Baltea a nord di Quincinetto e il passaggio del fiume stesso a Torille presso Verrès, della lunghezza di m. 17,046.57 (escluse le espropriazioni stabili, le travate metalliche, l'armamento, le chiusure e i fabbricati al di sopra del piano del ferro), per la presunta somma di L. 2,463,000.

I lavori dovranno intraprendersi e compiersi come sopra.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 87,000. ed in L. 87,000 ed in L. 173,200 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia Avezzano-Roccasecca. — Alle ore 10

ant. del 21 corr., presso il sudd. Ministero e presso la Prefettura di Caserta, si addiverrà simultaneamente allo incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Avezzano-Roccasecca, compreso fra le Stazioni di Arpino e Sora, della lunghezza di m. 9,800 (escluse le espropriazioni stabili e la provvista dei ferri d'armamento e meccanismi fissi per le Stazioni), per la presunta somma di L. 2,207,000.

I lavori dovranno essere intrapresi a misura che se ne farà la regolare consegna, ed essere condotti con la necessaria attività, perchè l'apertura del tronco all'esercizio possa essere fatta entro mesi 48 dal giorno in cui la consegna avrà avuto principio. I lavori di completamento, di finimento, accessorii, e quelli di manutenzione obbligatoria a carico della Impresa, dovranno essere ultimati, in uno con la relativa liquidazione finale, e trovarsi in istato di collaudo entro mesi 24 successivi all' apertura del tronco all'esercizio.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 80,000, ed in L. 160,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

— Alle ore 10 ant. dello stesso giorno 21, presso il Ministero e la Prefettura suddetti, si addiverrà simultaneamente allo incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Avezzano-Roccasecca, compreso fra Arce e Arpino, della lunghezza di m. 10,300 (escluse le espropriazioni stabili e la provvista dei ferri d'armamento e meccanismi fissi per le Stazioni), per la presunta somma di L. 2,857,000.

I lavori dovranno essere intrapresi e compiuti come sopra.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 97,000, ed in L. 193,000 quella definitiva, ambedue in numerario o rendita D. P.

Ferrovia Siracusa-Licata. — Alle ore 10 antim. del 23 corr., presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Siracusa, si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Siracusa-Licata, compreso fra il chil. 8 da Siracusa ed il chil. 19.800, della lunghezza di m. 11,800 (escluse le espropriazioni stabili e la provvista dei ferri d'armamento e meccanismi fissi per le Stazioni), per la presunta somma di L. 815,000

I lavori dovranno essere intrapresi a misura che se ne farà la regolare consegna, ed essere proseguiti per modo che l'apertura del tronco all'esercizio possa essere fatta entro mesi 46 dal giorno in cui la consegna avrà avuto principio. I lavori di completamento, di finimento, accessori, e quelli di manutenzione obbligatoria a carico dell'Impresa, dovranno essere ultimati, in uno con la relativa liquidazione finale, e trovarsi in istato di collaudo, entro mesi 24 successivi all'apertura del tronco all'esercizio.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 40,000, ed in L. 80,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

— Alle ore 10 ant. dello stesso giorno 23, presso il Ministero e la Prefettura suddetti, si addiverrà simultaneamente, alla incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Siracusa-Licata, compreso fra il chil. 19.800 da Siracusa ed il chil. 31.229 presso Noto, della lunghezza di m. 11,429 (escluse le espropriazioni stabili e la provvista dei ferri d'armamento o e materiale fisso per le Stazioni), per la presunta somma di L. 962,000.

I lavori dovranno essere intrapresi e compiuti come sopra.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 48,000, ed in L. 96,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia Taranto-Brindisi. — Alle ore 10 ant. dello stesso giorno 23, presso il detto Ministero e la Prefettura di Lecce, si addiverrà simultaneamente allo incanto per lo appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Taranto-Brindisi, compreso fra le Stazioni esclusive di Latiano e Brindisi, della lunghezza di m. 21,167.75 (escluse le espropriazioni stabili e la provvista dei ferri d'armamento e dei meccenismi fissi per le Stazioni), per la presunta somma di L. 1,345,000.

I lavori dovranno essere intrapresi a misura che se ne farà la regolare consegna ed essere condotti con tutta la necessaria attività, perchè l'apertura del tronco all'esercizio possa essere fatta entro mesi 36 dal giorno in cui la consegna avrà avuto principio. — I lavori di completamento, di finimento, accessorii, e quelli di manutenzione obbligatoria a carico della Impresa, dovranno essere ultimati, in un con la relativa liquidazione finale ed in istato di collaudo, entro mesi 24 successivi alla apertura del tronco all'esercizio.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 59,000, ed in L. 118,000 quella definitiva, ambedue in numerario o rendita D. P.

Ferrovie Varesine. — Il Consiglio provinciale di Como, nella seduta del 5 corr., discusse di nuovo la questione ferroviaria. Il cons. Bianchi, relatore della Commissione da ultimo nominata, lesse la sua elaborata relazione, e conchiuse proponendo il seguente ordine del giorno, diviso in due parti:

« *Per la linea ferroviaria Como-Varese-Laveno e quella Malnate-Saronno*. — È aggiudicato l'appalto della costruzione alla *Società per le ferrovie complementari*, e l'appalto per l'esercizio alla Società delle Ferrovie del Ticino, e per essa al Banco di Roma, e in base ai rispettivi Capitolati modificati conformente alle lettere d'offerta; ma previa l'autorizzazione del Consiglio riguardo allo svincolo parziale del deposito di garanzia per l'esercizio.

« Invita quindi la Deputazione provinciale a procedere con sollecitudine alla stipulazione dei relativi contratti.

« *Per la linea Lecco-Como* — È invitata la Deputazione provinciale a fare le opportune pratiche presso il Ministero dei lavori pubblici, affinchè sia accordata la concessione alla Società generale per le ferrovie complementari, la quale s'impegna all'anticipazione delle somme occorrenti a termine della legge 29 luglio 1879 e 5 luglio 1882, il tutto in modo che l'apertura del tronco all'esercizio segna contemporaneamente alle ferrovie occidentali ».

Il cons. Prinetti propose poi la seguente aggiunta:

« Nel caso non riescisse alla Deputazione di concludere col Ministero per la fine del gennaio 1883 la concessione di cui è parola, essa convocherà immediatamente il Consiglio provinciale, onde avvisi ai mezzi convenienti per raggiungere lo scopo, cioè all'apertura della Como-Lecco contemporaneamente alla linea Varesina ».

Posto ai voti l'ordine del giorno coll'aggiunta Prinetti, venne approvato, dopo prova e controprova, all'unanimità.

Ferrovia Mantova-Legnago. — La Deputazione provinciale di Mantova ha dato incarico all'ing. Perego di compilare tre diversi progetti per la costruzione della ferrovia Mantova-Legnago, che verranno quanto prima sottoposti all'esame del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Ferrovia Adriatico-Tiberina. — Il *Ravennate* del 28 agosto annunzia che il Trezza, impresario di costruzioni, ha firmato un compromesso per la ferrovia Adriatico Tiberina, presentando alla Deputazione provinciale la prova di aver depositato 500,000 lire in rendita italiana alla Cassa depositi e prestiti.

Tramway Fossano-Ceva. — Presto saranno intrapresi dall'ing. Lavista i lavori per il *tramway* tra Bra e Fossano, e per la ferrovia economica tra Fossano e Mondovì; e per l'agosto 1883 tutto sarà compiuto, essendo incaricato della posa della linea il sig. Campana Giuseppe di Cuneo.

Il tronco tra Mondovì e Ceva richiedendo maggior lavoro

di costruzione per la sortita da Mondovì ed ai passaggi del Corsaglia e del Mongio, si farà nell'anno 1884.

Col 1° gennaio 1883 la tramvia Mondovì farà il servizio postale tra Mondovì ed il Santuario per Vicoforte, e tra Mondovì e San Michele per tutti i paesi che attorniano San Michele, cioè Torre, Montaldo, Robureni, Pamparato.

Tramways a vapore Pinerolo-Perosa Argentina. — Domenica scorsa ebbe luogo l'annunciata festa d'inaugurazione di questa nuova tramvia, già aperta da parecchi giorni all'esercizio, come si è detto nel numero precedente. La festa riescì brillantissima.

Tramways di Napoli. — Scrivono all'*Opinione* da Napoli, 28 agosto, che a quel Municipio si discusse ancora la Convenzione con la Società dei *trams.* Infatti, in seguito alla ragionevole opposizione promossa dai consiglieri Nardi e Spirito, venne accettato dalla Giunta e votato dal Consiglio il seguente ordine del giorno, proposto dal Nardi:

« Il Consiglio, visto l'art. 25 del contratto di concessione della Società, col quale era prescritta la formazione del Regolamento prima di cominciare l'esercizio; considerato che fin oggi cotesto Regolamento non è stato fatto, ed il pubblico trovasi soggetto ad inconvenienti deplorevoli, per abusive tariffe ed orarii non stabili, percorrenze abbreviate, strade maltenute, ecc.;

« Considerato che, se con una Convenzione il Municipio crede giusto regolare con appositi accordi i reciproci rapporti giuridici, non si può mettere da parte l'interesse del paese e riserbare ad altro tempo lo stabilire i rapporti tra la Società ed il pubblico, affinchè la tramvia sia davvero un modo di locomozione facile, sollecito ed economico, in conformità delle dichiarazioni della Giunta;

« Delibera:

« Non potersi tradurre in fatto la Convenzione, pria che il Regolamento non venga formato ed approvato; e passa alla discussione degli articoli ».

Quest'ordine del giorno fu approvato all'unanimità, meno uno.

I tramways a vapore nella provincia di Milano. — Il prefetto di Milano, on. A. Basile, ha diramata, il 27 agosto p. p., la seguente circolare intorno all'esercizio dei *tramways* a vapore. Crediamo opportuno di riferirne i seguenti brani, che possono benissimo applicarsi anche altrove:

« È da qualche tempo che si deplora un'insolita frequenza d'infortunii e di gravi disastri lungo le vie percorse dai *tramways* a vapore, e dipendenti, nel maggior numero dei casi, da poca vigilanza per parte del personale, cui incombe l'obbligo supremo di provvedere alla tutela della incolumità dei viaggianti.

« Io non ho mancato di adottare quelle misure precauzionali, che valessero a disciplinare questo importante ramo di pubblico servizio, e la mia ordinanza del 15 maggio 1881 impartisce chiare ed esplicite norme direttive in proposito.

« Ma la inosservanza di alcune delle prescrizioni ivi comprese, la renuenza di qualcuna delle Società concessionarie dell'esercizio dei *tramways* a vapore, la facilità stessa di questo sistema di locomozione, hanno dato causa alle disgrazie, che pur troppo si son dovute lamentare anche di recente, ora a danno dei passeggeri, ora a danno del medesimo personale addetto alle rispettive Amministrazioni.....

« Il R. Governo si preoccupa dell'imperioso bisogno di disciplinare con apposita legge il servizio dei *tramways* a vapore, e sono in corso gli studii e le proposte da ciò.

« Frattanto mantengonsi in vigore le norme emergenti dalla legge sui lavori pubblici del 20 marzo 1855, allegato *F*, con le sanzioni ad esse corrispondenti; ed in forza di codeste norme, che la superiore Autorità amministrativa ha facoltà di emettere ordinanze pari a quella che da questa Prefettura, come ho detto già, è stata adottata fin dal 15 maggio 1881.

« Ed è appunto in base a tale ordinanza, che poco alla volta si è procurato di ottenere dalle diverse Società l'attuazione di provvedimenti che, ove senza eccezione alcuna, costantemente e con coscienziosa scrupolosità venissero osservati, basterebbero senz'altro a salvaguardare la pubblica incolumità e la sicurezza dei transiti.

« L'adempimento intero dei suindicati provvedimenti esigerò da quinc'innanzi col massimo rigore; e non mi distorrà dalle mie ragionevoli e strettamente legali esigenze il timore che la revoca della licenza di uno o di parecchi esercizii di *tramways* a vapore possa, sotto altri rispetti, arrecare danni non lievi al pubblico servizio. Ed in vero, in una provincia come quella di Milano, ove i mezzi di comunicazione sono molteplici e in così grande estensione, non potrà certo reputarsi di grandissimo nocumento alla viabilità pubblica la sospensione, per uno o più giorni, di uno od anche di parecchi di codesti mezzi di comunicazione.

« Le Società concessionarie adunque mal si consiglierebbero, ove dalle conseguenze estreme di un parziale divieto dei loro rispettivi esercizii, si ripromettessero per l'avvenire, da parte dell'Autorità competente, una deplorevole ed oramai inescusabile tolleranza di altre irregolarità od abusi.

« È con questi intendimenti, che io ho già stabilito un attivo ed efficace servizio di controllo, che varrà a mettermi in grado di riconoscere, giorno per giorno, se e quali contravvenzioni si commettano alle più volte citata ordinanza prefettizia del 15 maggio 1881; ed è un formale diffidamento quello che io rivolgo con la presenta nota-circolare alle sopra ripetute Società concessionarie, le quali vorranno frattanto darmene atto di recezione ».

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — La *Gazz. Ticin.* del 31 agosto p. p. dice che l'Amministrazione della ferrovia del Gottardo ha risolto la posa di un secondo binario tra Göschenen ed Airolo, ed ha già date le necessarie disposizioni per l'esecuzione di questo lavoro.

— Secondo le notizie riprodotte dai giornali dell'interno della Svizzera, gli introiti della ferrovia del Gottardo per il mese di agosto sono pari a quelli del mese di luglio.

Ferrovie ungheresi. — Il movimento sulle ferrovie ungheresi è, attualmente, addirittura enorme. I fogli di Pest narrano che dalla Stazione principale della Capitale passano giornalmente circa 900 vagoni carichi di granaglie. Le Ferrovie, tanto quelle puramente ungariche, quanto quelle comuni austro-ungariche, fanno ogni sforzo per riunire carri, affinchè questo grande movimento non venga inceppato; ed hanno stabilito di servirsi, eventualmente, per le granaglie, anche di vagoni destinati per le persone.

Servizio militare in Austria-Ungheria. — I giornali viennesi annunziano che la riorganizzazione delle truppe tecniche, e specialmente del Genio, consisterà nel creare un nuovo reggimento del Genio, che porterà il nome di *Reggimento delle ferrovie e dei telegrafi*, e non avrà pel momento che due battaglioni, uno dei quali prenderà stanza in Bosnia. Finora non v'erano che due reggimenti del Genio.

Ferrovia elettrica in Austria. — La Meridionale austriaca ha ottenuto la concessione definitiva per la costruzione ed esercizio di una ferrovia a congegno elettrico, che partirà dalla Stazione della Meridionale a Mödling in direzione occidentale, a traverso la città di Mödling, oltre Klausen nel Vorderbrühl, col permesso di poter continuarla fino nell'Hinterbrühl.

Questa ferrovia locale, che avrà per ora il suo punto finale nel Vorderbrühl presso l'albergo *Ai tre corvi*, avrà un solo binario della larghezza di un metro, e verrà usata dalla Meridionale per il suo servizio diurno.

Ferrovie della Serbia. — Secondo una corrispondenza telegrafica da Vienna, pubblicata dal *Daily Telegraph*

del 29 agosto, non avendo la Serbia adempiuto agli impegni assunti a riguardo della costruzione delle ferrovie, prevedesi una crisi austro-serba. Le probabilità d'un componimento all'amichevole, dice il corrispondente del giornale inglese, paiono assai lontane.

Disastro in Germania. — Un telegramma da Mulhouse, 4, reca:

Il treno di piacere da Friburgo a Colmar è deviato presso Friburgo. Conteneva 1200 persone. Di 44 vagoni, cinque soli rimasero intatti. Vi sono 100 tra morti e feriti gravemente, ed altri 200 feriti.

Ferrovie greche. — Il Governo accordò alla Società ellenica delle miniere del Laurion la concessione d'una ferrovia da Atene al Laurion (Ergastira), passando per il porto di Tirika, Keretea, Kalivès, Marko-Poulo, Karopis, Lioppessi e Khalandri, con diramazione verso Amaroussi e Kiphissa.

La Società del Laurion, concessionaria, non riceve alcuna sovvenzione, ma invece il Governo rinuncia a tutti i crediti che potesse far valere contro la Società stessa, e che ascendono a parecchi milioni.

Il tunnel sotto l'Hudson — I lavori del gran tunnel sotto il fiume Hudson presso la città di New-York progrediscono rapidamente. La larghezza del fiume è di metri 1,677 circa sull'asse del tunnel stesso, la profondità di metri 18.30. Per circa 1300 metri verso City Jersey, il suolo è formato di una grande quantità di argilla, commista a sabbia ed a frammenti di gneiss, così che ha pochissima consistenza; dopo viene rialzandosi, e diventa roccioso. Per il traforo si è adottato l'uso dell'aria compressa. Il tunnel deve esser formato di due grandi gallerie, che, riunendosi in una, daranno il transito a più di 400 treni in 24 ore. Sembra deciso che per far la trazione si debba impiegare un sistema pneumatico, mettendo a contribuzione l'aria compressa come forza motrice. I cantieri sono illuminati a luce elettrica, e duecento operaj, divisi in tre squadre, lavorano ciascuna 8 ore. Si richiedono tre anni per il compimento di quest'opera grandiosa, che ha per iscopo di congiungere tutte le linee ferroviarie di City Jersey con New-York.

Notizie Diverse

Lavori edilizii in Roma. — Abbiamo già annunziato la costituzione, sotto gli auspicii della Banca generale, della *Società anonima della ferrovia* Albano-Porto d'Anzio-Nettuno, e la firma contemporanea del contratto con cui la *Società veneta d'imprese e costruzioni pubbliche* ne assume la costruzione e l'esercizio, da aprirsi il 30 giugno 1883.

Ora la *Riforma* aggiunge che si è pure costituito un gruppo di costruttori e capitalisti, di cui fanno parte le suddette Banca generale e Società Veneta, per la costruzione di un grandioso Stabilimento e di *cento villini* a Porto d'Anzio, sulle cui spiaggie e colline si sono già acquistati 200 mila metri quadrati di terreno.

Le costruzioni verranno iniziate subito col prossimo novembre, con l'intendimento di completare una decina di villini pel tempo dell'inaugurazione della ferrovia.

Non si può non rivolgere una parola di caldo elogio alla Banca generale ed a chi la dirige, per questa ardita iniziativa, che darà lavoro a migliaia d'operaj, e che sarà la fortuna dell'intero paese di Porto d'Anzio, fornendo a Roma una Stazione balneare delle più attraenti e frequentate.

Arsenale di Taranto. — La *Gazz. Uff.* del 29 agosto p. p. ha pubblicato il R. Decreto del 29 luglio precedente, controfirmato dai ministri Acton e Zanardelli, con cui è dichiarata opera di pubblica utilità la costruzione di un nuovo Arsenale a Taranto; per cui, alla espropriazione dei beni immobili a tale scopo occorrenti sarà provveduto a termini di legge.

Canale Villoresi — Il *Sole* ha pubblicato le seguenti notizie e indicazioni provenutegli dall'ingegnere rappresentante sig. Cesare Cipolletti:

1. Della gran diga sul Ticino, lunga metri 280, sono state già completamente costruite le fondazioni per metri 230, e per metri 30 completata la diga stessa. Sono pure terminati lo spallone destro e muri di accompagnamento, e gli argini di ritenuta, tanto a valle che a monte della diga nella stessa sponda.

2. Si sono costruiti circa 4 chilometri di canale nel territorio di Arconate, ove, per gentilezza dell'amministratore di quella nobil Casa, cav. ing Cassola, fu possibile eseguire le espropriazioni pressochè complete del Comune, prima di avere esaurite le pratiche occorrenti per la espropriazione per legge.

3 Si sono espropriati, e pagati per i 4|5 del loro valore, metri quadrati 1,400,000 di terreno.

4. Recentemente sono stati accollati altri tre lotti di Canale per una lunghezza complessiva di chilom. 17, e fra giorni si eseguirà l'accollo di altri chil. 7.30; talchè nel veniente mese si lavorerà per tutto il Canale, dalla presa d'acqua a Parabiago.

5. Sono state completamente approvate dal Consiglio superiore dei lavori pubblici tutte le opere di presa sul Ticino e chilometri 16 di Canale. Sono in corso di approvazione altri 17 chilometri. Sono poi terminati gli studii, e si rimetterà fra breve all'approvazione governativa per un altro tronco di Canale per chilom. 19, e cioè da Parabiago al Seveso

6. In pari tempo progredirà lo studio del Canale principale sino all'Adda, e quello dei Canali secondarii, che sperasi ultimare entro il corrente anno.

L'acqua potrà essere immessa nel Canale nel 1883; ma non si potrà attivare l'intera distribuzione sino all'Adda prima della primavera 1884.

Ufficii telegrafici. — Il 20 agosto p. p. in Montemarano (provincia di Avellino) è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Nello stesso giorno, le Stazioni ferroviarie di Laigueglia provincia di Genova) e di Sommacampagna (provincia di Verona) hanno attivato il servizio pel Governo e pei privati.

— Il 21 successivo in Petronà (provincia di Catanzaro) ed il 23 in Langobardi (prov. di Cosenza) ed in Voltenara Irpina (prov. di Avellino) è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

— Il 27 agosto, la Stazione ferroviaria di Pontelandolfo (prov. di Benevento) ha attivato il servizio telegrafico pel Governo e pei privati.

— Il 1° corr. in Francavilla sul Pincio (prov. di Potenza è stato aperto un Ufficio telegrafico governativo, al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Telegrafia internazionale. — L'Ufficio internazionale delle Amministrazioni telegrafiche, residente a Berna, annunzia che è ristabilito il cavo transatlantico appartenente alla Compagnia francese. Si applicano le stesse tasse attualmente in vigore per i cavi delle altre Compagnie.

Esposizione di elettricità a Monaco. — L'ingegnere cav. D. V. Piccoli è stato delegato dal Ministero di agricoltura, industria e commercio a rappresentare l'Italia all'Esposizione di macchine ed apparati elettro-tecnici, la quale avrà luogo a Monaco di Baviera nel mese corrente, e che, sebbene promossa da un Comitato privato, è caldamente appoggiata da quel Governo.

Nello stesso tempo verranno eseguiti esperimenti intorno alle varie applicazioni industriali dell'elettricità, e sarà anche misurato, con rigorosa esattezza scientifica, l'effetto utile delle macchine ed apparati esposti, riscontrandolo coi singoli elementi che concorrono a determinarlo.

Questi saggi ed esperimenti saranno fatti da una Commissione scientifica, composta da tutti i delegati colà inviati dai Governi, la quale rilascerà agli espositori certificati speciali comprovanti il risultato degli esperimenti eseguiti.

L'ingegnere Piccoli dovrà redigere un rapporto particolareggiato sui risultati dell'Esposizione, e segnatamente su quelli risguardanti le applicazioni industriali dell'elettricità.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Anche nella scorsa settimana, i valori ferroviarii rimasero per la maggior parte, o quasi tutti, dimenticati; cionullameno ne daremo i prezzi nominali per rinfrescarne la memoria. Le Azioni della Società delle Meridionali si tennero al prezzo di 457.50 a 458 per liquidazione, ed a 461.50 per fine settembre.

Le Obbligazioni relative rimasero nominali a 278, i Boni del pari a 541.

Invariate le Sarde, della serie A a 272; quelle della serie B a 270, le altre della serie C a 270.50. Le Sarde di preferenza a 220.

Le Meridionali austriache vennero quotate, a Milano, a 290; le Azioni Ferrovie Romane a 120. Sul mercato stesso le Pontebbane vennero segnate a 426; le Palermo-Trapani, 1ª emissione, e 277.50; quelle di 2ª emissione a 271.

La Borsa di Parigi negoziò, con favore spiegato, le Azioni lombarde, salite perciò da 323.75 a 337; le Obbligazioni relative oscillarono tra il 286 al 287; le Obbligazioni Vittorio Emanuele tra il 285 al 286; le Azioni delle Ferrovie Romane negoziate o 112.75.

CONVOCAZIONI.

Società anonima della strada ferrata da Mortara a Vigevano — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 18 corr. in Vigevano (sala comunale), pel rapporto del Consiglio di direzione, per la presentazione del rendiconto 1881 e relazione dei revisori e relative deliberazioni, per la fissazione del 2° dividendo 1882, e nomina dei revisori pel 1882.

Società anonima dei consumatori di gaz-luce. — Gli azionisti sono riconvocati pel 20 corr. in Torino (teatro Alfieri) per deliberare sull'ordine del giorno già prestabilito per l'adunanza del 30 agosto p. p. andata deserta.

Società anonima delle Miniere di Poggio Alto — Gli azionisti sono riconvocati in adunanza generale pel giorno 25 corr. in Firenze (via Bufalini, 30), per deliberare sull'ordine del giorno già fissato per l'adunanza del 29 agosto p. p., andata deserta.

Avvisi d'Asta

L'11 corr., presso il Municipio di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di una tettoia sostenuta da colonne in ghisa e con copertura in lastre di ferro, da sostituirsi all'attuale trabacca di legname in piazza Emanuele Filiberto, per il presunto importo di L. 30,000. Condizioni d'asta e Capitolati visibili presso il civico Ufficio d'arte.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Torino, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della costruzione di una scuderia per 60 cavalli, con selleria e deposito foraggi, nel 4° baraccamento del Campo San Maurizio, per il presunto importo di L. 11,900, ribassata di L. 2.01 per cento nel precedente incanto. Lavori da eseguire entro 130 giorni dalla consegna. Le condizioni d'asta sono le stesse dell'incanto primitivo.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Direzione suddetta, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della costruzione di 3 tettoie per i parchi d'artiglieria e Genio nel 3° baraccamento al Campo di San Maurizio, per il presunto importo di L. 18,000, ribassato di L. 2 p. 0/0 nel precedente incanto. Lavori da eseguire entro 120 giorni dalla consegna. Condizioni d'asta come sopra.

— Sino al mezzodì del 12 detto mese, presso il Municipio di Veroli (prov. di Roma), si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto dei lavori per la conduttura dell'acqua potabile, sull'importo complessivo di L. 176,000, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 18,585.81 in numerario o rendita D. P.

— Il 14 detto mese, presso la Direzione del Genio militare di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di una strada carreggiabile, che dalla provinciale Exilles-Salbertrand conduce alla posizione del Fenil in Valle Dora Riparia, per l'importo di L. 50,000. Lavori da eseguire entro 120 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 5,000 in contanti o rendita D. P.

— Sino al pomeriggio dello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Spezia, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della costruzione di un magazzino per ricovero del materiale del Genio, e di una caserma per zappatori del Genio in Spezia, sul presunto importo di L. 256,008, ribassato di L. 1.60 per cento nel precedente incanto. Deposito cauzionale L. 25,600 in contanti o rendita D. P.

— Il 15 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Mantova, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori d'imbancamento con sottoposto diaframma a sinistra di Po, in Comune di Serravalle, e spostamento di due tratti dello stesso verso golena, della estesa totale di m. 5,310, in provincia di Mantova, per la complessiva somma di L. 141,650. Lavori da eseguire entro 120 giorni dalla consegna. Deposito interinale L. 7,500, cauzione definitiva L. 15,000, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Milano, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto dei lavori di difesa in fascinoni alla ripa sinistra di Po, alla località *Gargatano*, nei Comuni di Senna Lodigiana, Somaglia e Guardamiglio (prov. di Milano), sull'importo di L. 107,813.12, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 120 giorni dalla consegna. Deposito interinale L. 6,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Treviso, si terrà una seconda asta (deserta la prima) per l'appalto della costruzione di un nuovo argine a destra del Piave da Lovadina a Mascrada, con traversa di allacciamento ai muraglioni di Lovadina, per la presunta somma di L. 49.980. Deposito interinale L. 3,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Il 19 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Terni, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della fornitura di 80,000 chilog. di ferro in verga sagomato, sull'importo complessivo di L 44,232, così ridotto pel ribasso già offerto. Consegna entro 40 giorni. Deposito cauzionale L. 4,800 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria della Fonderia di Napoli, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di chil. 27,032 di rame in verghe, sagomato, per il complessivo importo di L. 75,778.60. Consegna entro 50 giorni dal 1° gennaio 1883. Deposito cauzionale L. 7,600 in contanti o rendita D. P.

Appalti deliberati.

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dal comm. Alfredo Cottrau, ha assunto dalla Società delle ferrovie Meridionali la costruzione di 8 travale metalliche, da 30 a 40 metri di luce, con 5 fondazioni pneumatiche, e di 6 travate minori, per la linea Aquila-Rieti-Terni.

G. PASTORI *Direttore-proprietario, responsabile.*

ANNUNZI

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO D'ASTA

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell' Alta Italia rende noto che sino dal giorno 18 and. ha aperta una pubblica gara per l'affitto durante un triennio, ad incominciare dal giorno 1° Novembre p. v., dei locali ad uso Caffè Buffet nella Stazione di SPEZIA. Il relativo Capitolato d'oneri è visibile presso la Stazione di Spezia e presso la 3ª Divisione del Traffico delle dette Ferrovie in Firenze, alla quale dovranno essere spedite le schede di offerta in piego suggellato portante la soprascritta:

Offerta per l'affitto dei locali ad uso Caffè nella Stazione di Spezia

in modo che pervengano non più tardi del giorno 11 Settembre p. v.

L'offerta deve essere stesa sul modulo di sottomissione a stampa che dovrà richiedersi alla suindicata Stazione e Divisione del Traffico, e non sarà tenuta valida se non vi sarà allegato un certificato della suddetta Divisione del Traffico comprovante il deposito eseguito dal concorrente, della somma di Lire Ital. Cento (100) in danaro o in Titoli dello Stato al portatore al prezzo della Borsa di Milano.

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell' Alta Italia si riserva di deliberare l'Asta a favore di quell' optante che essa crederà meglio, quand' anche la sua offerta non fosse materialmente la più vantaggiosa.

Fatta l'aggiudicazione, i depositi d' Asta saranno restituiti ai titolari rispettivi, salvo che al deliberatario il quale non potrà ritirarlo che dopo eseguito il deposito di cauzione di L. 150 in danaro o in Titoli dello Stato al portatore al prezzo di Borsa. Questo deposito cauzionale dovrà esser fatto presso la suddetta Divisione del Trafico nel termine di giorni 10 dalla data dell'aggiudicazione, scorso il qual termine senza che il deliberatario abbia eseguito il deposito di cauzione o non addivenga alla stipulazione del Contratto, il deposito di gara sarà devoluto senza bisogno di alcuna formalità all'Amministrazione ferroviaria e ciò salva ogni maggiore azione che essa Amministrazione credesse di esperire.

L'apertura delle schede di offerta si farà il giorno 13 Settembre p. v., ore 1 pom. presso la suddetta Divisione del Traffico e potranno presenziarla i concorrenti alla gara.

Milano, 21 Agosto 1882.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Trazione e del Materiale in TORINO, VERONA e MILANO.

ACCIAIO vecchio in genere ed in lime di rifiuto	Chilogr.	16,700	circa
BRONZO in limatura e tornitura . . .	»	18,700	»
CERCHI di ferro per carri e carrozze	»	30,000	»
CERCHI d'acciaio per locomotive e tenders	»	58,000	»
FERRO vecchio in pezzi grossi e minuti, lamerino, gratelle, e da lavoro	»	249,100	»
GHISA da rifondere	»	65,400	»
OTTONE da rifondere	»	14,000	»
RAME da rifondere . . . . . . »	»	5,400	»
ZINCO da rifondere	»	16,000	»
ASSI montati per locomotivee e tenders N. 6	»	10,500	»
ASSI sciolti f. s. a gomito	»	2,900	»

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle *non più tardi* del giorno **19 settembre 1882.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 21 dello stesso mese alle ore 10 antimeridiane.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 20 giorni dalla data dell'aggiudicazione e pagati in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè i particolari della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di TORINO, GENOVA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA, FIRENZE e LUCCA e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 27 Agosto 1882.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO

TORINO — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, Via Finanze, 13.

G. Pertori Dirett. propr. Responsabile

ANNO XV. Mercoledì 13 settembre 1882. N. 37.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

SULLA ATTIVAZIONE DEI VARII SERVIZII di trasporti internazionali e relative tariffe

(*Contin. e fine* — *V. N.* 36).

SERVIZIO ITALO-GERMANICO VIA BRENNERO.

Cenni sulla vecchia tariffa. — Quantunque l'apertura della linea del Brennero abbia avuto luogo nell'agosto 1868, tuttavia la prima tariffa del servizio cumulativo colle località situate oltre Kufstein non potè essere attuata che un anno dopo, vale a dire al 1° agosto 1869.

Non si attivò allora che un servizio Italo-Bavarese, uniformando al tipo tedesco la tariffa cumulativa con una classe normale e poche altre, con una ristretta nomenclatura, ed accordando basi assai ridotte pel percorso italiano, malgrado fossero più elevate quelle delle linee Bavaresi.

Infatti, mentre le Ferrovie italiane (giacchè anche le Romane e Meridionali partecipavano al servizio) stabilivano la classe normale a cent. 10 per tonnellata e chilometro, la classe 1ª a cent. 8.3 e la seconda a cent. 6.6, le Bavaresi avevano rispettivamente cent. 14.5, cent. 9.6, cent. 9.64, oppure 7.7. Soltanto le merci a vagone completo avevano base inferiore di mezzo centesimo a quella italiana.

Nel novembre 1871, questa tariffa fu estesa anche ad altre Ferrovie Germaniche, mantenendo però le stesse basi; e s'introdussero tariffe speciali per cereali, semi oleosi, zolfo, sommaco, cotoni, zuccheri e carboni; ma i prezzi eccezionali di questa tariffa, non proporzionati alle tariffe proprie di ciascuna Amministrazione, cagionavano uno squilibrio nel meccanismo dei trasporti, e sollevavano reclami dei produttori d'ambidue gli Stati contro le agevolezze dell'importazione. Ne derivò quindi che le Ferrovie Renane e poscia le Assiane, per ordine del Governo prussiano, le denunciarono; e le Ferrovie italiane alla loro volta, per gli stessi motivi e perchè erasi riconosciuto che la detta tariffa riesciva in parecchi casi a far concorrenza alle stesse linee italiane, dichiararono alle Bavaresi, incaricate della dirigenza della Lega, di cessare la loro partecipazione col 1° gennaio 1880.

Quand'anche poi non fosse intervenuta tale denunzia, l'apertura della via Pontebba l'avrebbe resa necessaria, poichè non si sarebbe potuto mantenere alla via Peri una tariffa anormale ed estendere alla Pontebba ed a Cormons, come era pure intendimento dell'Alta Italia, le basi del servizio interno.

Conferenze di Vienna e di Monaco per la nuova tariffa. — Ebbe quindi luogo, nel novembre 1879, una Conferenza a Vienna coi delegati delle Ferrovie Bavaresi, nella quale fu concordato che l'Italia avrebbe partecipato nel nuovo servizio Italo-Germanico colle stesse tariffe, come per le vie di Cormons, di Pontebba e di Peri rispetto al Tirolo; che le Ferrovie Bavaresi avrebbero applicata la tariffa tedesca riformata, e si sarebbero introdotte tariffe speciali per favorire maggiormente la relazioni fra i due Stati. Siccome però la Südbahn dichiarò di non poter per anco determinare se pel suo tratto si sarebbe attenuta alla tariffa tedesca od all'Italo-Austriaca allora in corso di compilazione, si prorogò la vecchia tariffa a tutto marzo 1880.

Quote della Südbahn. — Nella successiva Conferenza tenuta a Monaco in febbraio 1880, la Südbahn prescelse il sistema tedesco, fissando da Peri a Kufstein la distanza virtuale di chilometri 379 (reale 315); ma stabilì prezzi che il delegato italiano non esitò a dichiarare troppo elevati, protestando che la sua Amministrazione non avrebbe potuto permettere l'adozione di quote superiori alle rispettive tariffe interne.

Conferenza generale di Firenze. — La questione fu quindi rinviata alla Conferenza generale fra tutte le Ferrovie interessate, indetta pel 5 marzo 1880 in Firenze.

Discusse in questa varie questioni attinenti all'attuazione del servizio e della tariffa diretta, si stabilirono le tariffe speciali per semi oleosi, cereali, zolfo, spiriti, cotone greggio, tabacco greggio, canapa, stoppa e lino, ferri, olio di catrame, cicoria, olii vegetali, frutta secca, e derrate alimentari in genere.

Quanto poi alle quote della Südbahn, i delegati italiani, ripetute le riserve già fatte rispetto all'elevatezza delle medesime, chiesero che si dovesse almeno tener conto delle quote più ridotte della tariffa Italo-Austriaca; ma la Südbahn respinse anche questa domanda, proponendo invece che: o si accettassero le quote proposte, leggermente modificandole per le classi dalla III^a^ all'VIII^a^, o si rinunciasse al servizio diretto.

Nuova Conferenza di Monaco. Vantaggi ottenuti. — Malgrado siffatto contegno della Südbahn, i delegati italiani fecero compilare dei raffronti fra i prezzi proposti e quelli che erano in vigore nel servizio interno Austriaco o nell'Italo-Austriaco, comunicandoli, tanto al Ministero italiano, come alle Ferrovie Bavaresi, cui domandarono appoggio in argomento, avvertendo che essi non potevano assolutamente accettare la tariffa diretta com'era proposta. Si ottenne quindi che fosse indetta una nuova Conferenza a Vienna, ed intanto si dovette prorogare di nuovo la tariffa antica a tutto giugno.

La nuova Conferenza ebbe luogo invece a Monaco il 5 maggio; e il delegato dell'Alta Italia, giusta le ricevute istruzioni, dichiarò non potere l'Alta Italia entrare in una combinazione di servizio diretto, se non veniva fatta ragione alle osservazioni mosse dalla sua Amministrazione.

Fu allora che si ottennero considerevoli riduzioni, riepilogate qui appresso, riduzioni che riguardano specialmente le merci di esportazione italiana.

1° Merci passate dalla 1ª alla 2ª classe, e da tassarsi per la percorrenza *Peri-Kufstein* a L. 33, anzichè L. 45.30 alla tonnellata, per le spedizioni di qualsiasi peso:

Agro o sugo di agrumi — Amianto filato — Caoutchouc greggio — Cera greggia — Conchiglie greggie — Crine vegetale — Erbe filamentose — Gomme — Guttaperca greggia — Inchiostro — Legno esotico — Olio di ricino — Olive conservate — Oriana — Paste alimentari — Pelli conciate — Pelli greggie — Pesci affumicati, salati ed ammarinati — Pietre litografiche.

2° Per le merci ascritte alla seconda classe, il prezzo per la percorrenza da Peri a Kufstein, da L. 38 è stato ridotto a L. 33 per tonnellata.

3° Merci in partite di 5,000 chilogrammi per vagone ed a vagone completo, o paganti le tasse corrispondenti, per le quali furono stabilite per la percorrenza Peri-Kufstein delle tariffe coi prezzi indicati e relativi confronti.

MERCI	Condizioni di peso	PREZZI PER TONNELLATA						OSSERVAZIONI
		Proposti alle Conferenze di Firenze		Computati nella nuova tariffa		Vecchia tariffe Italo-Germanica		
Aceto in fusti	5000	31	80	24	—	27	15	
Agrumi	Vagone completo	25	75	24	—	32	50 *a*	*a* Prezzo interno della Südbahn L. 28.25.
Alabastro greggio	id. id.	15	90	13	90	13	60	
Alcool in fusti	5000	31	80	24	—	27	15	
Aringhe	5000	31	80	24	—	21	80 *b*	*b* Prezzo interno della Südbahn L. 24.00.
Birra in fusti	5000	31	80	24	—	27	15	
Burro salato o fuso	5000	31	80	24	—	27	15	
Caffè	5000	31	80	24	—	27	15	
Canape greggia	5000	31	80	24	—	27	15	
Cascami di cotone	5000	31	80	24	—	27	15	
Castagne	5000	31	80	24	—	27	15	
Cotone greggio	5000	31	80	24	—	27	15	
Degras	5000	31	80	24	—	21	80 *b*	*b* Prezzo interno della Südbahn L. 24.00.
Filati (esclusi quelli di seta)	5000	31	80	24	—	27	15	
Formaggi sodi	5000	31	80	24	—	21	80 *b*	*b* Prezzo interno della Südeahn L. 24.00.
Frutta fresca	Vagone completo	25	75	19	55	27	15	
Frutta secca	5000	31	80	28	—	27	15	
Gomme	5000	31	80	24	—	27	15	
Jute	5000	31	80	24	—	27	15	
Lino greggio	5000	31	80	24	—	27	15	
Marmo in massi e lastre greggie	Vagone completo	15	90	13	90	13	60	
Olii grassi	5000	31	80	24	—	27	15	
Olii minerali	5000	31	80	24	—	21	80 *b*	*b* Prezzo interno della Südbahn L. 24.00.
Olio di ricino	5000	31	80	24	—	27	15	
Ortaglia fresca	Vagone completo	25	75	19	55	21	80	
Pelli greggie d'ogni sorta	5000	31	80	24	—	27	15	
Pesci affumicati o salati	5000	31	80	24	—	21	80 *b*	*b* Prezzo interno della Südbahn L. 24.00.
Riso	Vagone completo	21	05	19	55	21	80	
Scorze d'aranci (senza zucchero) in acqua salata	5000	31	80	24	—	32	50	
Sommaco	5000	25	75	24	—	21	80 *b*	*b* Prerzo interno della Südbahn L. 24.00.
Stoppa	5000	25	75	24	—	21	80 *b*	*b* Prezzo interno della Südbahn L. 24.00.
Tabacco in foglia	5000	31	80	28	—	21	80 *b*	*b* Prezzo interno della Südbahn L. 24.00.
Uva fresca	Vagone completo	25	75	19	55	27	15	
Vini in fiaschi	5000	25	75	24	—	21	80 *b*	*b* Prezzo interno della Südbahn L. 24.00.
Vini in fusti	5000	31	80	24	—	21	80 *b*	*b* Prezzo interno della Südbahn L. 24.00.
Zucchero greggio	5000	25	75	19	55	21	80	
Zucchero raffinato	5000	25	75	19	55	21	80	

4.° Merci per le quali la Südbahn, per la percorrenza Peri-Kufstein, ha lasciato sussistere, perchè più favorevoli, le basi delle tariffe interne Germaniche, anzichè le proprie, e confronto dei relativi prezzi.

MERCI	Condizione di peso	PREZZO PER TONNELLATA						OSSERVAZIONI
		Computati nella nuova tariffa		della tariffa interna della Südbahn		Vecchia tariffa Italo-Germanica		
Acido borico	Vagone compl.	25	75	32	15	27	15	
— solforico	5000 Kg.	25	75	32	15	21	80	
— id.	Vagone compl.	21	05	24	00	21	80	
Acquavite semplice	id.	25	75	32	15	27	15	
Agro o sugo di limoni	id.	25	75	32	15	32.50-27.15 [a]		[a] Da Venezia alla Sassonia.
Allume	5000 Kg.	25	75	32	15	27	15	
Id.	Vagone compl.	21	05	32	15	27	15	
Asfalto, bitumi e pece	id.	15	90	19	55	16	75	
Bacche d'alloro	id.	25	75	32	15	27	15	
— di ginepro	5000 Kg.	25	75	32	15	27	15	
— id.	Vagone compl.	21	05	32	15	27	15	
Borace	id.	25	75	32	15	27	15	
Carbon fossile	id.	12	65	13	90	13	60	
Cascami di seta	id.	25	75	32	15	32	50	
Catrame	id.	12	65	19	55	19	30	
Cereali	—	—	—	—	—	—	—	Vedi tariffa speciale.
Conterie	Vagone compl.	25	75	32	15	27	15	
Crine vegetale	5000 Kg.	25	75	32	15	27	15	
Id. Id.	Vagone compl.	12	65	32	15	27	15	
Derrate coloniali	5000 Kg.	31	80	48	25	27	15	
Id. id.	Vagone compl.	25	75	48	25	27	15	
Estratto di legno castagno	id.	25	75	32	15	27	15	
Feccia vino	id.	25	75	32	15	21	80	
Ferro in lamiera	id.	15	90	21	60	19	30	
Ferro in verghe	id.	15	90	17	60	16	75	
— da chiodi	id.	15	90	21	60	19	30	
Genziana (radici di)	5000 Kg.	25	75	32	15	32	50	In contestazione.
Id. id.	Vagone compl.	12	65	32	15	32	50	
Lana greggia sucida	5000 Kg.	25	75	32	15	27	15	
Id. id. id.	Vagone compl.	21	05	32	15	27	15	
Lana lavata	id.	21	05	24	—	27	15	
Latte condensato	id.	25	75	48	25	32	50	
Macchine	5000 Kg.	25	75	29	20	21	80	
Id.	Vagone compl.	21	05	29	20	21	80	
Minerali	id.	12	65	13	90	13	60	
Nitrato di soda	id.	12	65	19	55	27	15	
Ossa	id.	12	65	13	90	16	75	
Paste alimentari	id.	25	75	32	15	21	80	
Patate	id.	12	65	19	55	19	30	
Pietre coti	id.	12	65	19	55	16	75	
Pietre graniti	id.	12	65	13	90	13	60	
Rotaie	id.	15	90	21	60	19	30	
Solfato di barite	id.	12	65	19	55	16	75	
Stracci	id.	15	90	19	55	21	80	
Traversine per vie ferrate	id.	12	65	17	60	16	75	
Trebbia	5000 Kg.	25	75	32	15	32	50	
Id.	Vagone compl.	15	90	32	15	32	50	
Tubi di ferro	id.	15	90	21	60	19	30	
Uova	id.	25	75	32	15	32	50	
Vetriolo verde	5000 Kg.	25	75	32	15	21	80	
Id. id.	Vagone compl.	21	05	32	15	21	80	
Zolfo	—	—	—	—	—	—	—	Vedi tariffa speciale.

5.° Nelle tariffe speciali, concretate a Firenze, la Südbahn ha accordato, per la percorrenza Peri-Kufstein, i prezzi sotto indicati, anzichè quelli della sua tariffa interna.

Tariffa speciale N.°	NATURA della MERCE	Condizioni di peso	Prezzi della tariffa interna della Südbahn		Prezzi computati nella nuova tariffa		*OSSERVAZIONI*
2	Semi oleosi	Vagone compl.	19	55	15	16	
3	Zolfo	id.	19	55	12	65	
	Id.	id.	»	»	11	37	Per le spedizioni destinate a Colonia.
4	Carbon fossile	id.	13	90	11	60	
5	Alcool	5000 Kg. o Vagone compl.	24	—	24	—	Quota della vigente tariffa speciale L. 27.15.
6	Cotone greggio	5000 Kg. o Vagone compl.	24	—	24	—	Per Hoff e Schweinfurt. Quota della vigente tariffa speciale L. 27.15.
3	Zolfo	Vagone compl.	19	55	21	80	Con una *refactie* a trasporti ultimati di lire 6.13. — Prezzo L. 15.67.
7	Sommaco	5000 Kg.	24	—	18	95	
8	Tabacco in foglia	7000 Kg.	28	—	18	95	Per le spedizioni destinate ad Jummenstadt ed a Oberdorf. — Quota della vigente tariffa speciale L. 27.15.
9	Canape greggia Lino greggio	5000 Kg.	24	—	24	—	
	Stoppa	5000 Kg.	24 —	— —	19 18	55 95	Per le spedizioni destinate a Colonia.
10	Olio di catrame	Vagone compl.	19	55	15	90	Prezzi diversi, secondo la concorrenza della via del Moncenisio, ma sempre inferiori al servizio interno.
15	Cicoria	id.	—	—	—	—	
6	Cotone greggio	7000 Kg. per vagone 9000 Kg. per vagone	24	00	26 26	14 15	Con una *refactie* a trasporti ultimati di lire 3.40 = L. 22.74. Per le spedizioni destinate al Würtemberg ed a Baden, con una *refactie* a trasporti ultimati di L. 7.20 = 18.95.
6	Cotone greggio	Vag. compl. di 5/m 7/m 9/m Kg.	24	00	24	00	Quota della vigente tariffa speciale L. 27.15.
11	Olio, Mandorle	5000 per vag.	per l'olio 24	00	22	65	Per le Stazioni delle ferrovie Lodovico d'Assia e Renane, con una *refactie* a trasporti ultimati di L. 3.00, prezzo effettivo L. 19.65.
	e Frutta secca	Vagone compl.	per le frutta secche 28	00	19	16	Id. id. id. id. id. id. con una *refactie* di L. 3.00 prezzo effettivo L. 16.16.
11	Olio	id.	24	—	15 12	60 98	Per Magonza, Worms e Gustavsburg. Per Colonia ed Opladen.
12	Ferro in barre ed in verghe, rotaie, ruote ed assi.	id.	da 21 a 17	60 60	15	16	
1	Cereali	id.	19	55	16 15	75 18	Per le provenienze delle Stazioni interne ital. Id. id. dei porti di mare italiani

Nuova proroga della vecchia tariffa. Ultime questioni. — Ottenuto questo risultato, le concordate riduzioni importando un nuovo lavoro nella compilazione della tariffa, si dovette prorogare un'altra volta l'antica a tutto settembre 1880.

Restava nondimeno ancora a risolvere una questione insorta riguardo alla quota Südbahn per trasporti a g. v., che era stata fissata nel prezzo unico di L. 90.50 la tonn., nonchè la istituzione delle tariffe speciali pel vino e per l'olio lubrificante. Allo scopo di accelerare la definizione dei detti punti, si inviarono un delegato dell'Alta Italia ed un altro delle Ferrovie Meridionali Italiane ad altra Conferenza in Monaco, nella quale si stabilì che la quota Südbahn sarebbe stata pei trasporti a g. v. di L. 158 la tonnellata per le piccole spedizioni fino a 50 kilog., e di L. 76 per quelle eccedenti 50 kilog., o paganti per detto peso: transazione, questa vantaggiosa inquantochè il maggior numero delle spedizioni apparteneva alla seconda categoria, e la prima restava limitata fino a 30 kilog., convenendo per questo peso la tassa per 50 kilog.

Fu pure stabilita una tariffa per vini estesa a parecchie Stazioni italiane, anzichè limitata a Venezia, come era voluta dalla Germania; ed altra per l'olio lubrificante, affine di facilitare lo scalo a Venezia di quello in provenienza da Odessa e dal Levante.

Se non che in tale Conferenza fu messa in campo dalla Südbahn l'esclusione della tariffa diretta a p. v. del burro, dei cavolifiori, delle cipolle, del latte condensato e delle uova, asserendo essa che i prezzi della p. v. erano troppo favorevoli, e che tale misura era imperiosamente richiesta dalla necessità di impedire nuovi ribassi a favore della via rivale di Modane.

Non ostante le vivissime proteste dei delegati italiani, i quali riservarono alla loro Amministrazione, ed occorrendo al Governo italiano, le decisioni richieste da una così inopinata misura, i delegati tedeschi per contro accolsero la proposta della Südbahn, dichiarando non poterne misurare la portata alla stregua dei nostri interessi.

Conferenza a Berlino. — Più tardi, per l'insistenza e le ragioni svolte dai delegati italiani, la minacciata esclusione venne tolta, e soltanto si dovette annuire a comprendere le uova in una tariffa speciale, nella quale fu attribuita alla Südbahn la quota normale.

Attuazione. — In tal modo, dopo 11 mesi di lunghe e faticose trattative, la tariffa Italo-Germanico, via Brennero, potè essere attuata al 1° ottobre 1880.

Supplemento alla tariffa Italo-Germanica. — Nel marzo 1882 fu tenuta a Berlino una Conferenza generale di tutte le Amministrazioni tedesche ed italiane interessate, nella quale si stabilirono maggiori agevolezze per trasporti di filati, di canapa, lino, stoppa, jute e cotone, in provenienza da Cassano, Milano e Bologna, ed una tariffa speciale per locomotive da tramvia.

Fu stabilita anche l'ammissione del transito di Pontebba al servizio Italo-Germanico pei trasporti fra le Stazioni della linea Venezia-Pontebba e diverse Stazioni delle Ferrovie Bavaresi, Sassoni e della Turingia.

Conclusione. — La tariffa Italo Germanica, così concretata, può dunque essere ritenuta come soddisfacente

agli interessi italiani. Tanto è vero che, se vi furono reclami, essi accennarono, più che ad altro, a lagnanze del Commercio austriaco, quasi che la Ferrovia del Brennero servisse maggiormente a profitto di quello italiano.

Ora, coll'apertura del Gottardo, la tariffa Italo-Germanica dev'essere modificata, per dare al nuovo valico la sua parte di competenza; e di questo si va a parlare qui appresso.

SERVIZIO ITALO-GERMANICO VIA GOTTARDO.

Conferenza di Milano. — In previsione dell'apertura del Gottardo, il Governo italiano fino dal 1880 invitava l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia perchè si iniziassero le pratiche per attuare il servizio diretto colla Germania anche per questa via; ed al seguito di preliminari scambii di comunicazioni avvenute durante il 1881, in data 5 gennaio a. c. ebbe luogo una Conferenza in Milano, nella quale fu messo per base: che le Ferrovie Svizzere e Germaniche avrebbero adottato per la via del Gottardo lo stesso sistema di condizioni e classificazioni di merci e la stessa tariffa come le altre Ferrovie tedesche pel Brennero, e che dalle Ferrovie italiane si sarebbe fatto al Gottardo eguale trattamento che al Brennero.

Istradamento dei trasporti. — Quanto all'istradamento dei trasporti, le Ferrovie dell'Alsazia e Lorena avevano proposto che fosse ammessa la concorrenza fino ad una differenza del 20 0[0] fra i due percorsi del Gottardo e del Brennero; vale a dire che i trasporti avrebbero potuto, nel limite sovraccennato, essere ripartiti tra il Brennero ed il Gottardo, mantenendo le tasse del minor percorso.

Siffatta proposta, riguardo alla quale le Ferrovie italiane avevano riservata la decisione definitiva sino all'apertura della linea Novara-Pino, fu poscia abbandonata di comune accordo dalle Ferrovie estere, le quali adottarono il principio della via più breve, salva la corresponsione di reciproci compensi pecuniarii tra le Ferrovie concorrenti.

Questo principio, del tutto consentaneo all'instradamento naturale dei trasporti, fu tosto abbracciato anche dalle Ferrovie italiane; e tanto più volentieri, in quanto esse rimaner dovevano estranee alla concorrenza stessa.

I prontuarii dei prezzi italiani dovevano essere trasmessi a Strasburgo pel 20 febbraio, e l'Amministrazione delle ferrovie d'Alsazia e Lorena, incaricata della dirigenza della Lega, s'impegnò comunicare le quote tedesche pel 15 marzo successivo.

Trasmissione dei prontuarii italiani. — Fedeli all'impegno assunto, le Ferrrovie italiane trasmettevano, infatti, in data 11 febbraio, le loro quote delle tariffe generali alla Direzione di Strasburgo, e verso la fine di marzo spedirono anche quelle delle tariffe speciali, quantunque non se ne avesse obbligo; ma nessuna comunicazione delle quote tedesche pervenne, e soltanto il 2 aprile si ricevette l'edizione tedesca dei prezzi italiani, senz'alcuna delle quote estere.

Le ragioni di tale ritardo si riassumono nel nessun risultato pratico ottenuto dal lavoro degli impiegati tedeschi convenuti a Neustadt per la compilazione della tariffa, e ciò in causa dell'elevatezza delle quote svizzere, che rendeva le quote complessive superiori a quelle in vigore pel Brennero.

Conferenza a Baden-Baden. — Dovette quindi aver luogo un'altra Conferenza a Baden-Baden, nella quale le Ferrovie estere chiesero alcune informazioni a quelle italiane, e si accordarono riguardo alle varie basi di tariffa. Già, fin d'allora, la I. R. Direzione di Strasburgo riconosceva l'impossibilità di attuare la tariffa diretta pel 1° giugno.

Improvvisa pubblicazione dell'edizione tedesca. — Senonchè, inopinatamente, alla stessa data e quindi quasi contemporaneamente alle Conferenze di Baden, pervenne l'annuncio che, per ordine del Ministero prussiano, la tariffa tedesca sarebbe stata pubblicata il 20 maggio per l'attuazione al 1° giugno. Non essendo ciò possibile, mentre le Ferrovie italiane non conoscevano ancora nè le quote, nè le disposizioni regolamentari della detta tariffa, l'Amministrazione dell'Alta Italia, a nome anche delle altre Ferrovie italiane, protestò contro quella pubblicazione; come pure dal loro canto protestarono le Ferrovie Bavaresi e Sassoni, le quali non avevano date le loro quote; ed annunciò che i prezzi delle tariffe speciali italiane non sarabbero stati mantenuti, se non previo esame delle quote tedesche.

Comunicazione delle quote tedesche. — La comunicazione delle disposizioni regolamentari della tariffa e dei prontuarii contenenti le quote suddette essendo pervenuta all'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia solo il 23 maggio, l'Amministrazione stessa si trovò nella necessità di dover dichiarare che col 1° giugno non avrebbe potuto attuare che un servizio di rispedizione; e la attendibilità di questa dichiarazione venne esplicitamente riconosciuta ed ammessa dalla Direzione ferroviaria di Strasburgo.

Difficoltà insorte. — Prese poi a sommario esame le quote tedesche, l'Amministrazione dell'A. I. dovette rilevare che esse presentavano delle anomalie e disparità di trattamento per diverse località e merci d'importazione ed esportazione; sicchè occorreva richiedere le necessarie spiegazioni, tanto più che alcune differenze, in confronto dei prezzi in vigore pel Brennero, non erano punto giustificate dal rapporto fra le due percorrenze.

Infatti, per es., per l'*ortaglia* da Firenze, Savona e Torino a Coblenz, si aveva:

Via Brennero - da Peri a Coblenz	km.	1023:	L. 113.90
Via Gottardo - da Chiasso id.	id.	788:	» 108.80
Differenza a favore della via Chiasso			L. 5.10

mentre la sua percorrenza è inferiore di km. 235.

Aggiungendo poi la quota italiana, per esempio da Firenze, si aveva:

		Km.	L.
Brennero:	Firenze-Peri	Km. 304	L. 29.95
	Peri-Coblenz .	» 1023	» 113.90
		Km. 1327	L. 143.85
Gottardo:	Firenze-Chiasso	Km. 401	L. 38.86
	Chiasso-Coblenz	» 788	» 108.80
		Km. 1189	L. 147.66
	Differenze in più pel Gottardo		L. 3.81

mentre la percorrenza è inferiore di km. 138.

Pei *cereali* da Genova a Stoccarda.

Via Brennero:	Peri-Stoccarda	Km. 719	L. 37.21
Via Gottardo:	»	» 580	» 37.20,

differenza di un solo centesimo a favore della via Chiasso, più breve di km. 139.

Invece per gli *olii*, in trasporto di almeno 5,000 kg. da Genova a Francoforte, si aveva:

Via Brennero:	Peri-Francoforte .	Km. 886	L. 68.10
Via Gottardo:	Chiasso »	» 718	» 50.20

differenza a favore della via Gottardo di . . L. 17.90, che può dirsi proporzionale al minor percorso.

Di fronte a tali anomalie, rilevavasi all'incontro che per certe merci, le quali d'ordinario formano oggetto d'esportazione dalla Germania, si verificavano quote proporzionali, oppure quote più ridotte di quello che comportasse la minor percorrenza.

Così, per esempio, per ferro in lastre da Barmen a Bologna, a vagone completo:

Via Brennero:	Peri-Barmen . . .	Km. 1159	L. 48.22
Via Gottardo:	Chiasso »	» 961	» 28.15
Differenza a favore del Gottardo . , . .			L. 20.07

molto superiore alla proporzionale, e fatta certamente allo scopo di facilitare l'esportazione dalla Germania.

Ritenute queste risultanze, si dovette necessariamente concludere che non era possibile mandare in attività la tariffa, senza prima attendere le spiegazioni richieste; e che, ove queste avessero lasciato supporre concetti di protezione, anzichè criterii ferroviarii, sarebbesi dovuto avvisare ad altri provvedimenti.

Ma le date spiegazioni non essendo riuscite sufficienti per chiarire gli insorti dubbii, l'Alta Italia ritenne necessario, per guadagnar tempo, di inviare un delegato a Strasburgo, anche perchè erasi rilevato che, contrariamente al protocollo di Milano del 5 gennaio, nel quale era detto che sarebbesi mantenuta anche pel Gottardo la stessa classificazione vigente pel Brennero, alcune merci erano state elevate dalla seconda alla prima classe.

Promessa revisione della tariffa — Quella Direzione dichiarò esplicitamente non potersi le differenze di cui trattasi attribuire ad intenzioni di protezionismo, ma soltanto essere conseguenze di criterii amministrativi o ferroviarii, o di errori di computo; aggiunse che l'elevatezza di alcune quote derivava dalle Ferrovie Svizzere, le quali avevano accettate le basi della tariffa tedesca, ma coll'aumento del 15 ed anche del 20 0[0, perchè, ciò malgrado, restavano inferiori alle quote normali del servizio interno svizzero da Chiasso a Basilea, Romanshorn, ecc.

Il delegato dell'Alta Italia credette di dovere insistere tuttavia sull'eliminazione delle differenze, non meno che sul mantenimento in seconda classe delle merci che erano state indebitamente portate alla prima; e la Direzione di Strasburgo dichiarò essere la propria Amministrazione disposta a procedere intanto alla revisione della tariffa entro il termine di tre mesi, purchè non si facesse ostacolo alla sua attuazione pel 1° settembre.

Tali proposte sembrarono accettabili, con l'espressa condizione però dell'immediata rettificazione, abbassando dalla prima alla seconda classe le menzionate merci.

Che, infatti, le quote svizzere vengano ad influire svantaggiosamente sui prezzi della via Gottardo, è dimostrato da ciò, che, mentre da Peri a Kufstein si ha la distanza tassabile di kil. 379 (reali 315), e da Chiasso a Basilea la tassabile di kil. 378 (reali 314), i prezzi invece dei due percorsi sono i seguenti:

	Peri-Kufstein (379)	Chiasso-Basilea (378)
1. classe	45 30	L. 52.60
2. »	33 —	» 47 90
3. »	31.80	» 37.50
4. »	25.75	» 33.30
5. »	25.75	» 28 —
6. »	21.05	» 25.30
7. »	15.90	» 19.60
8. »	12.65	» 12.40

Questo stato di cose fu fatto conoscere alle Ferrovie dell'Alsazia e Lorena, poichè, come incaricate della direzione della Lega, avessero ad insistere, in unione alle Ferrovie italiane, a che le Ferrovie Svizzere accettino per la propria percorrenza le stesse quote, che furono attribuite alla Südbahn nella tariffa del Brennero per eguali distanze; tanto più che coll'applicazione della percorrenza virtuale devono già ritenersi compensate le maggiori spese d'esercizio che esse possono accampare.

Se, contrariamente a tale aspettativa, le Ferrovie Svizzere non intendessero di ridurre le loro quote in tal modo, dichiarando che sono eguali od inferiori a quelle del loro servizio interno, non si dovrebbe accettare la partecipazione al servizio diretto. Le Ferrovie Svizzere, infatti, non dovrebbero dimenticare che, trattandosi di trasporti in transito da Chiasso a Basilea, richiedesi un trattamento eccezionalmente favorevole, non potendosi dalle Ferrovie stesse ragionevolmente pretendere che l'apertura del valico del Gottardo possa essere sfruttata a totale loro beneficio.

Fino a quando il servizio via Gottardo non sarà definitivamente regolato, deve essere mantenuto quello via Brennero, come già dichiararono le Ferrovie Bavaresi per quanto le concerne; e ad ogni modo, qualsiasi innovazione sarà comunicata coll' anticipazione di almeno sei settimane.

Però le Ferrovie Svizzere avendo aderito a ridurre le proprie quote, portando in II classe molte merci che erano invece classificate nella I, resta tolto uno dei principali ostacoli alla pronta attuazione del nuovo servizio diretto; il quale avrà intanto principio in via provvisoria, e con espressa riserva, per parte delle Ferrovie italiane, di una revisione entro tre mesi, per migliorarlo nel senso che esso risponda davvero al suo scopo.

SERVIZIO ITALO-SVIZZERO VIA GOTTARDO.

Criterii fondamentali pella creazione delle tariffe. — Dopo che nell'aprile 1881 l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia aveva scambiate colla Società del Gottardo le idee preliminari, che dovevano servire di base alle trattative pella istituzione della tariffe dirette Italo-Svizzere, via Gottardo; e dopo d'averne in proposito riferito al Governo sul cadere di luglio, l'Amministrazione stessa veniva tosto autorizzata ad avviare le opportune trattative colla Società predetta, onde in tempo utille si potesse giungere ad un definitivo accordo.

Apertura delle trattative. Conferenza di Milano. — In data 7 gennaio 1882, come fu già detto, si aprivano, colla Conferenza tenuta in Milano, le trattative fra le Amministrazioni ferroviarie italiane e quelle svizzere pella istituzione del servizio diretto fra l'Italia e la Svizzera via Gottardo. Venne allora stabilito che le Ferrovie interessate si sarebbero scambiate le tariffe generali e speciali, da applicarsi sui rispettivi percorsi, al più tardi il 20 febbraio successivo. Le Ferrovie italiane, dal canto loro, dichiararono che esse avrebbero compilate le loro tariffe sul sistema delle proprie tariffe interne, accordando ai trasporti avviati pel Gottardo lo stesso trattamento in vigore per quelli del Brennero, ed ammettendo le stesse Stazioni per l'una e per l'altra via. La Ferrovia del Gottardo s'impegnò di proporre alcune tariffe speciali atte a favorire il traffico sulla sua linea, e domandò che le tariffe in vigore fra l'Italia e la Svizzera sulle vie del Brennero e del Moncenisio venissero soppresse alla data dell'attuazione del servizio diretto via Gottardo, la qual cosa fu dalle Ferrovie italiane accettata.

Consegna delle tariffe italiane. — Nella prima metà di febbraio, l'Alta Italia spediva alla Gotthardbahn, in anticipazione sulla data prefissa, le proprie tariffe, la nomenclatura e classificazione a servire pei trasporti fra l'Italia e la Svizzerr, pregava perchè fossero comunicate al più presto le tariffe svizzere, e dichiarava che attendevansi pure le proposte pella istituzione delle tariffe speciali.

Ritardo delle tariffe svizzere. — Sul finire dello stesso mese, la Gotthardbahn, accusando ricevimento dell'invio fattole come sopra, deplorava non essere in grado di mandarci le tariffe svizzere, perchè le Ferrovie interessate erano in via di riformare le proprie tariffe interne, ed aspettavano che ciò fosse avvenuto, per fissare sullo stesso sistema quelle internazionali. Soggiungeva che fra breve avrebbe potuto trasmetterle, e si riservava pure di fare al più presto le sue proposte pella istituzione delle tariffe speciali.

Impossibilità di anticipare la compilazione delle tariffe dirette. — A questo punto, credesi opportuno far notare come dai fatti fin qui esposti, chiaro si rilevi il perchè non sia stato possibile di anticipare la formazione delle tariffe di qualche tempo, come si sarebbe voluto e come per la parte propria fecero le Ferrovie italiane, affine di non ritardare l'attivazione del servizio diretto più di quanto fosse strettamente necessario. Mentre infatti le Ferrovie italiane, quattro mesi prima dell'apertura del Gottardo, avevano non solo allestito, ma stampate le proprie tariffe,

altrettanto non si verificava da parte delle Ferrovie Svizzere, anche per la ragione che ancora nel febbraio u. s. avevano allo studio la riforma delle tariffe interne, sulle orme delle quali dovevano poi compilare quelle del servizio Italo-Svizzero.

Premure fatte per l'invio delle tariffe Svizzere. — Furono pertanto le Ferrovie Svizzere, non solo sollecitate a fissare e presentare le proprie tariffe generali e speciali, ma, per meglio raggiungere lo scopo, furono invitate ad inviare a Milano un loro delegato pei necessarii solleciti accordi, loro trasmettendo, anche a tal uopo contemporaneamente, le tariffe speciali corrispondenti a quelle in vigore per la via del Brennero, come erasi preso impegno nella Conferenza di Milano.

Accordi presi con un rappresentante della Gotthardbahn. — Il delegato della Gotthardbahn, recatosi a Milano, stabiliva che, per l'apertura della linea del Ceneri e fino a quella definitiva dell'intera linea del Gottardo, nulla sarebbesi innovato nel servizio di rispedizione delle merci già in vigore a Chiasso. Quanto alle tariffe dirette, si convenne in apposito protocollo, che le Ferrovie Svizzere avrebbero spedito al più presto le loro tariffe ridotte; che le Ferrovie italiane, dal canto loro, avrebbero messo in vigore le proprie; che finalmente, qualora fossero occorsi ulteriori ribassi, la Gotthardbahn e le altre Ferrovie Svizzere sarebbero discese colle loro tariffe fino alle basi italiane, richiedendosi un ribasso di queste soltanto allora che se ne manifestasse ulteriormente l'opportunità.

Verso la metà del maggio poi, la Gotthardbahn, dopo l'annuncio dell'apertura dell'intera linea pel 1° giugno, comunicava le tariffe del percorso svizzero, vale a dire: pella p. v., le tariffe generali e quelle speciali per ferri, zolfi e legnami; e per la grande velocità, le tariffe generali e quelle speciali per la birra e le derrate alimentari; ma un esame sommario, subito intrapreso, avendo fatto rilevare l'elevatezza delle tariffe generali svizzere e la insufficienza di quelle speciali, si fecero dall'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, in via d'urgenza, le occorrenti pratiche, affine di prender accordi sul da farsi, e vedere di migliorare le presentate tariffe.

Conferenza di Lugano. — In seguito a ciò, nel giorno 6 giugno si radunavano a Lugano i delegati delle Ferrovie Svizzere e dell'Alta Italia, e questi ultimi presentarono una serie di prospetti di tasse per trasporti varii, dai quali risultava che la elevatezza delle tariffe svizzere avrebbe paralizzato i vantaggi della minore percorrenza della via Gottardo in confronto delle vie rivali. Dopo lunghe discussioni, sembrò che i delegati svizzeri si persuadessero della necessità di ribassare alcune delle loro tariffe, e ciò venne messo a verbale, promettendo essi di studiare con cura e sollecitudine la questione, per venire ad una pronta decisione.

Dimostrazione della elevatezza delle tariffe Svizzere. — Si comunicarono con varie lettere gli elementi che avevano servito nella Conferenza di Lugano alla esposta dimostrazione, e da esse stralciamo qui pochi, ma ben salienti raffronti di prezzi, che valgono a dimostrare brevemente la tesi sostenuta dalle Ferrovie nostre.

Vini

		Senza condizione di peso	Per almeno 5 tonnellate
Genova-Basilea .	(via Chiasso	70.27	51.89
	(via Modane	54.47	47.35
Torino-Basilea .	(via Chiasso	70.06	51.74
	(via Modane	43.82	39.65
Verona-Basilea .	(via Chiasso	70.06	51.74
	(via Modane	64 88	53.72
Bologna-Basilea .	(via Chiasso	74.77	55.10
	(via Modane	67.74	55.76
Venezia-Basilea .	(via Chiasso	78.78	58.11
	(via Modane	73.09	59.59

Cereali

		Senza condiz. di peso	Per almeno 5 tonn.	A vagone completo
Genova-Basilea .	(via Chiasso	61.98	43.88	39.84
	(via Modane	43.98	40.44	38.30
Venezia-Basilea	(via Chiasso	69.35	51.25	45.01
	(via Modane	54.24	46.29	45.49
Marsiglia-Basilea	via Ginevra	»	»	34.70

Cotoni

Genova-Berna — per almeno 5 mila chilogr. — 49.58
Marsiglia-Berna — per almeno 5 mila chilogr. — 39 —

Conseguenze della data dimostrazione ed invio di un delegato a Lucerna. — Le Ferrovie Svizzere sembrarono impressionate di quelle risultanze, che non erano certo in favore del traffico via Gottardo, e promisero di accingersi a studiare le riduzioni occorrenti per rimediare. Ma fino alla metà di luglio nulla si era ottenuto di concreto, nonostante ripetute sollecitazioni; chè anzi la Nord-Ostbahn, incaricata della stampa dell'edizione tedesca, inviava le bozze di questa, contenenti tutte le tariffe generali e speciali italiane colle tariffe generali e tre sole tariffe speciali svizzere. Si oppose tosto formale rifiuto all'attivazione delle tariffe speciali italiane, fintantochè non fossero messe in vigore corrispondenti riduzioni per tutti, o quasi, gli articoli favoriti sul percorso svizzero; e si inviò contemporaneamente un delegato a Lucerna per vedere di definire brevemente la bisogna, divenuta ormai pressante e difficile.

Tariffe ridotte concordate a Lucerna. — Dopo lunghe discussioni ed esitazioni, si ottennero, da parte della Gotthardbahn, del Jura-Berna-Lucerna, della Emmenthalbahn, tariffe discretamente ridotte pei cereali, semi da prato, semi oleosi, riso ed orzo, per molte Stazioni di quelle Amministrazioni; una tariffa ridotta pei vini a destinazione di Lucerna, di Berna e molte altre Stazioni del Jura-Berna-Lucerna; una tariffa ridotta pei cotoni greggi a destinazione di Basilea, Brugg, Aarau della Centralbahn e di Berna; infine una tariffa speciale pegli agrumi destinati a Basilea, Lucerna e Berna. Le Ferrovie dell'Unione Svizzera e del Nord-Est rifiutarono ostinatamente qualsiasi agevolezza, e si dovette pel momento accontentarsi di quelle accennate, promettendo di pubblicare assieme ad esse le nostre tariffe speciali ed ottenendo pure dalla Gotthardbahn la promessa di prestarsi successivamente a quelle ulteriori riduzioni che fossero ritenute convenienti.

Pubblicazione del servizio diretto pel 1° agosto. — Con siffatti accordi, si poteva ritenere a buon diritto di aver raggiunto finalmente la meta, almeno pel momento; salvo a vedere in progresso di tempo se occorressero nuovi provvedimenti, e colla speranza che anche quelle Amministrazioni svizzere, le quali non avevano aderito alle nuove tariffe speciali, persuase dalla pratica istituzione ed andamento del servizio, sarebbero in seguito venute a migliori divisamenti. Fu per questo che si pubblicò senz'altro l'attivazione del servizio diretto pel 1° agosto colle tariffe generali e speciali già allestite; e nel pubblicare ciò, si promise altresì che fra breve sarebbero state introdotte altre tariffe speciali, le quali furono subito messe alla stampa.

Nuova proroga al 16 agosto, voluta dalle Ferrovie Svizzere. — Se non che, in data 29 luglio, la Nord-Ostbahn telegrafava che la edizione tedesca non poteva allestirsi pel 1° agosto, e che solo pel 16 stesso mese si sarebbe attivato il servizio diretto, almeno per le spedizioni dall'Italia alla Svizzera. Naturalmente, null'altro restava a fare che di protestare, come si è protestato, che tutta la responsabilità del nuovo ed inatteso ritardo ricadeva sulle Ferrovie Svizzere, al che la Nord-Ostbahn rispose che tale *responsabilità non la inquietava affatto.*

Situazione odierna. — In oggi la situazione è questa: che il servizio diretto, colle tariffe generali, le tariffe

speciali pel zolfo, pel legname e pel ferro, applicabili per ambedue i percorsi italiano e svizzero, e la tariffa di transito pel percorso italiano, si potè attivare il 15 agosto, e che per le altre tariffe speciali non può essere precisata la data dell'attivazione; come non può prevedersi se le Ferrovie Svizzere, che hanno fatto opposizione alle tariffe medesime, desisteranno, ovvero riusciranno a far annullare gli accordi intervenuti sull'argomento.

Contegno delle Ferrovie Svizzere e specialmente della Gotthardbahn. — È doloroso, ma vero, nè giova il nasconderlo. Le Ferrovie Svizzere, nell'ostinarsi a rifiutare qualsiasi riduzione, credettero forse che le agevolezze che le Ferrovie italiane avevano in animo di concedere, fossero sufficienti a vincere la concorrenza delle vie rivali. Ma ciò non potendo essere, giova di credere che le Ferrovie Svizzere finiranno per convincersi che, perdurando questo stato di cose, l'apertura del nuovo valico non avrà sicuramente apportato quei vantaggi, che con tanti sacrifizii eransi voluti ottenere, e che per conseguenza il Governo federale e la stessa Gotthardbahn avviseranno con opportuni provvedimenti a secondare le giuste esigenze dell'Italia.

E quì gioverà di osservare come fra le Amministrazioni ferroviarie interessate nella gravissima ed importante questione, quella che avrebbe dovuto afferrare le redini e dare vigoroso impulso perchè le cose si mettessero per bene, era certamente la Gotthardbahn.

Questa Società infatti, più che ogni altra, dovrebbe pensare che essa possiede ed esercita una linea supremamente internazionale, non soltanto pel servizio coll'Italia, ma anche e ben più, di transito fra l'Italia e la Germania. Ora le esigenze e gli interessi del servizio interno di tutta la sua rete hanno ben poca importanza, in confronto alle esigenze ed agli interessi del servizio internazionale; per cui i sacrifizii e le riduzioni, che essa fosse costretta a fare nelle sue tariffe interne, le sarebbero in larga misura compensati dall'introito notevolmente accresciuto della linea in virtù del traffico internazionale.

Auguriamo e facciamo fervidissimi voti che la non fallace esperienza della pratica rischiari la via, che fino da principio si voleva percorrere nel comune interesse e con perfetto accordo; persuasi come siamo che, a questo modo soltanto, il nuovo strappo fatto alla barriera alpina che chiudeva l'Italia apporterà frutti condegni al grave dispendio per esso sostenuto ed alle fondate aspettazioni del Commercio e delle Ferrovie.

Nel senso di tali speranze accennano recenti informazioni, secondo le quali le Ferrovie Svizzere si sarebbero pure messe d'accordo per adottare varie tariffe speciali in corrispondenza a quelle italiane. Vero è che i prezzi adottati da quelle Ferrovie sono ancora lungi dal favorire convenientemente il traffico del Gottardo; ma giova credere che i benefici risultati di questo primo passo spingeranno a maggiori riduzioni e ad una più estesa applicazione delle tariffe speciali per un maggior numero di Stazioni svizzere.

STATO ATTUALE DEI SERVIZII INTERNAZIONALI PEI VARII VALICHI

Dalle considerazioni svolte nei preliminari del presente scritto apparisce già quale sia attualmente la condizione dei servizii internazionali, i quali, in conseguenza del nuovo principio direttivo ivi esposto, funzionano pertanto con tariffe pareggiate alle interne.

Ultimata, e lo sarà in breve, la riforma della tariffa pei trasporti a p. v. in servizio Italo-Francese, tutti i servizii internazionali pei varii valichi alpini si troveranno retti da tariffe uniformi; e lo scambio delle merci coll'estero, regolato con norme pure uniformi, rimarrà favorito da apposite tariffe speciali, a seconda che i bisogni del traffico per l'uno o per l'altro dei valichi medesimi avranno reclamata l'attuazione delle medesime per determinate qualità di merci.

Porti di mare. — Quanto ai porti di mare, i quali possono essere considerati, sotto l'aspetto del traffico, come altrettanti punti di transito, egli è evidente, per quanto si è premesso, che le loro condizioni debbono aver risentito vantaggio dall'applicazione del citato principio direttivo.

Oltre a ciò, si è procurato, quanto al porto di Venezia, di agevolarne il traffico, computando per il percorso effettivo da Venezia ai transiti le basi differenziali più miti della categoria successiva in ordine alla distanza.

Lo stesso sarà fatto rispetto a Chiasso ed a Pino per il porto di Genova; ma è necessario che prima siano cognite le tasse del percorso al di là, affine d'impedire che le Ferrovie estere approfittino dei nostri ribassi per limitare i propri. Ciò è tanto più necessario, in quanto che Genova, riguardo ai detti punti, è uno degli obbiettivi della concorrenza estera.

Si è già notato, parlando del servizio Italo-Austriaco, che per l'interno fu mantenuta in vigore la tariffa locale N. 7, quantunque siano cessate le ragioni che ne avevano consigliata la creazione, e da questa tariffa trovansi favorite le merci che più specialmente sono oggetto di traffico coi porti di Genova e Venezia. Anche nelle tariffe internazionali si sono, a tale scopo, introdotte apposite tariffe speciali per merci in destinazione e provenienza dei porti medesimi.

Tariffa di transito. — Finalmente, al pari degli altri punti di confine, si compresero poi i principali porti dell'Alta Italia nella nuova tariffa speciale di transito, applicabile tanto in servizio interno che in servizio internazionale, ed attuata il 15 ottobre 1880.

È qui necessario notare che la vecchia tariffa di transito del servizio interno era costituita da 3 categorie o classi con prezzi costanti e ridotti, appartenendo alla 1ª categoria tutte le merci non nominate nella 2ª, ed alla 3ª quelle in partite di almeno 50 tonnellate. Da ciò derivava l'inconveniente che le spedizioni percorrenti un piccolo tratto di linea, e quindi acquisite al transito, fruivano degli stessi vantaggi come le spedizioni che occorreva attrarre al transito in concorrenza ad altre vie. Erano nel 1° caso i trasporti da e per le località svizzere del Lago Maggiore e del Canton Ticino, da e per il Tirolo Meridionale; nel 2° caso, i trasporti tra l'Austria-Ungheria e la Francia, tra Genova e Peri, e tra Venezia, Genova e Modane. Inoltre i trasporti in servizio interno da o per località vicine alla frontiera pagavano tasse più elevate di quelli in transito, donde un vantaggio pel commercio estero a danno del nazionale; ed ancora le spedizioni venivano dirette oltre il confine alla Stazione estera più vicina alla frontiera, per poi essere fatte rientrare furtivamente nello Stato.

Aggiungasi che i trasporti in transito percorrenti le linee Genova-Modane, Venezia-Cormons, Venezia-Peri, richiedevano speciali provvedimenti per lottare, in quanto possibile, contro la concorrenza di Marsiglia e rispettivamente di Trieste; e che non era da dimenticarsi la possibilità che la Südbahn facesse rivivere la questione dell'istradamento per Peri, nel qual caso l'Alta Italia avrebbe dovuto trovare un qualche compenso alla perdita del maggior percorso in un maggior corrispettivo dei trasporti.

Per tutte queste considerazioni, la nuova tariffa di transito fu stabilita sopra basi differenziali, e tali che potessero lasciar margine ad ulteriori riduzioni senza gravi sacrifizii per la percorrenza Genova-Modane, Venezia-Cormons e Venezia-Pontebba, ed anche pel futuro valico del Gottardo.

L'elevatezza dei prezzi ufficiali della tariffa di transito avrebbe sempre protetta la concorrenza; poichè, quanto minori erano i ribassi, che in confronto della via per l'Italia si sarebbero fatti dalla Südbahn per favorire la via di Trieste-Monaco, tanto più era aperto l'adito a combatterli mediante provvigioni o rimborsi agli speditori.

Da questa tariffa ebbero pertanto vantaggio, tanto i porti di Venezia e di Genova, quanto gli altri minori del litorale Ligure; ed essa servì anche a promuovere trasporti

dall' uno all' altro porto, come pei cotoni e pei coloniali specialmente, tra Genova e Venezia.

Le Stazioni di Como, di Lecco, di Arona e di Chiasso, per le accennate anomalie, furono escluse dalla detta tariffa di transito; il che, come prevedevasi, non nocque al vero movimento di transito, che specialmente tra Genova ed Arona continuo, malgrado l'applicazione delle tariffe normali.

Ora, per effetto dell'apertura del Gottardo, il transito di Chiasso è stato riammesso; ma per non danneggiare i punti industriali di Milano, Monza e Como, si limitò la sua applicazione ai trasporti da e per oltre Goeschenen, da dove soltanto comincia a farsi sentire la concorrenza dei porti rivali.

DERRATE ALIMENTARI

A meglio completare l'idea dell'attuale stato dei servizii internazionali, credesi da ultimo opportuno di aggiungere alcuni cenni sul traffico delle derrate alimentari, che si sviluppò per i diversi valichi.

Come si è accennato, non esistendo una tariffa apposita per le derrate alimentari a vagone completo, si incominciò dall'Alta Italia, nell'intento di dare un impulso ai trasporti di uova, frutta e ortaglia, a stabilire convenzioni private, ottenendo anche per questi esperimenti riduzioni di prezzo dalla Südbahn e dalle Ferrovie Bavaresi.

Questi tentativi furono coronati da esito felice, poichè i prodotti italiani poterono apparire sui mercati principali dell'Austria e della Germania, del Belgio e dell'Inghilterra.

Furono poi ottenute facilitazioni dalle altre Ferrovie Germaniche e dalla francese P. L. M., che ridusse i prezzi della tariffa 401 p. v. pei trasporti diretti del Belgio, tariffa che era pure applicabile per Parigi.

Le Ferrovie Romane attuarono una tariffa ridotta per le suddette derrate in quantitativo di almeno 600 vagoni annui diretti all'estero, e le Ferrovie Meridionali stipularono pure convenzioni particolari pel trasporto di talune derrate in vagoni refrigeranti.

Aggiungasi inoltre che, nei servizii internazionali, le Ferrovie italiane procurarono di agevolare l' eseguimento dei trasporti, accordando anche qualche riduzione di prezzo.

Per tutto ciò, nel 1880 l'esportazione italiana di queste derrate raggiunse per frutta e verdura a grande e piccola velocità il quantitativo di 52,270 tonn., mentre nel 1873 la quantità in esportazione era di sole tonn. 19,598.

Per le uova, che nel 1873 arrivarono soltanto a circa 200 vagoni. si ebbero nel 1880 più di 2,500 vagoni.

Il movimento complessivo poi delle derrate, compreso il vino, gli olii, i cereali, ecc., fu nel 1880 di tonn. 206,620, mentre nel 1873 non era che di 145,748 tonn.

A questo risultato contribuì specialmente la convenzione colla Ditta Cirio, che fu poi estesa anche alla Società Italiana di esportazione sedente in Milano.

Pertanto, nell'attuale movimento dei trasporti internazionali, le derrate alimentari segnano un notabile incremento in favore della produzione e del commercio nazionale.

DURATA DELLE CONVENZIONI

Le stipulazioni, che hanno luogo colle Amministrazioni ferroviarie per le tariffe del servizio cumulativo, non consistono in effettive convenzioni, ma in dichiarazioni che risultano dai protocolli delle Conferenze, ed in base alle quali sono compilate le tariffe. Non è quindi mai fissata la durata delle tariffe, le quali si mantengono fino a che non siano disdette da una delle parti interessate, senza che per tale disdetta sia fissato un termine perentorio.

Le convenzioni invece che regolano lo scambio delle merci e del materiale di trasporto ai punti di transito, l'uso comune delle Stazioni internazionali, la responsabilità e la definizione dei litigi, ecc., non hanno d'ordinario una durata fissa, ma impongono l'obbligo, sia per modificazione che per disdetta, di un preavviso di tre o sei mesi.

Agosto 1882.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Il 15 del corrente mese si riuniranno in Roma, presso il Comando del Corpo di Stato Maggiore, i rappresentanti delle varie Amministrazioni ferroviarie e dei Ministeri di guerra, marina e lavori pubblici, per stabilire gli accordi definitivi relativamente alla nuova Convenzione pei trasporti militari in ferrovia, e per la firma del contratto che vi si riferisce.

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha sottoposto alla sanzione del Ministero dei lavori pubblici lo schema di Convenzione da essa stipulato colla Società del Gottardo, per l'esercizio della tratta di linea dalla Stazione internazionale di Luino alla frontiera italo-svizzera presso Pino.

L'Amministrazione stessa ha rassegnato all'approvazione del suddetto Ministero il progetto per l'impianto di una nuova Stazione a Castellino Tanaro, fra Niella e Ceva, lungo la linea Savona-Brà; ed altro progetto per l'impianto di nuovi binarii nella Stazione di Porretta, per renderla atta ad agevolare il servizio delle merci sulla linea Bologna-Pistoia.

La spesa pei lavori compresi nel primo dei detti progetti rileva a L. 92,000, e quella pel secondo a L. 24,000.

Ci scrivono da Firenze che il Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate Meridionali, nella sua ultima adunanza, ha riconfermato la deliberazione presa in una sedute precedente, riguardo al non potere consentire alla domanda del Ministero dei lavori pubblici di comprendere il prezzo dei trasporti in vagoni refrigeranti fra i prodotti ripartibili, pel fatto che il prezzo dei trasporti medesimi, rappresentando un semplice rimborso di spesa, deve essere, a tenore di legge, considerato come fuori traffico.

Il giorno 9 corrente, per iniziativa dell'ingegnere Eugenio Marchese, si tenne in Biella, nel locale della Scuola professionale, una prima riunione d'ingegneri italiani delle miniere per trattare di varie questioni d'argomento minerario.

Presiedeva l'on. Quintino Sella, ed erano presenti gl'ing. Marchese Eugenio, Marchese Maurizio, Cavalletti Venceslao, Testore Giacomo, Rovello Alberto, Cappa Gustavo, Toso Pietro, Badia Gerardo, Parodi Lorenzo, Lattes Oreste, Bonacossa Alessandro, Zoppi Giuseppe, Lombardi Angelo e Mazzuoli Lucio.

In seguito a varie proposte, fu deliberato di provocare una nuova riunione nel 1883, e possibilmente di farla coincidere colla riunione del Congresso geologico.

La Direzione tecnica governativa per la ferrovia da Parma a Spezia ha completato e presentato alla superiore approvazione il progetto di appalto di un nuovo tronco della predetta linea, compreso fra Solignano e Ghiare, della lunghezza di m. 8,760. Intorno a questo progetto speriamo di poter dare nel prossimo numero le principali informazioni tecniche.

Un altro progetto, relativo alle nuove costruzioni ferroviarie, è stato sottoposto alla superiore approvazione, relativamente alla fornitura degli scambii e del materiale fisso delle Stazioni pel tronco da Parma al Po, della linea Parma-Brescia-Iseo.

L'importo totale della fornitura ammonta a L. 21,000, e consiste nella provvista di 3 scambii semplici, di una piattaforma, di una grue meccanica, di tre segnali a disco, e di un peso a bilico.

><

Abbiamo da Pisa che quella Deputazione provinciale ha fatto modificare, a senso delle prescrizioni del Consiglio superiore dei lavori pubblici, il progetto per una ferrovia da Navacchio a Calci, e lo ha ripresentato per approvazione al Ministero dei lavori pubblici.

><

La Giunta comunale di Campobello di Licata ha deliberato di far voti al Governo affinchè sia spostata la Stazione di Canicattì-Bivio, e siano migliorate le condizioni di quella Campobello-Ravannusa

><

Il Consiglio provinciale di Girgenti, in recente adunanza, ha deliberato di far voti al Governo affinchè vengano sollecitati gli studii della ferrovia di 4ª categoria Castelvetrano-Porto Empedocle, acciò si possa al più presto dar mano ai lavori relativi.

><

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha approvato il progetto per modificazioni ed aggiunte di binarii occorrenti all'ampliamento della Stazione di Tortona.

><

Sappiamo che dal Ministero delle finanze (Direzione generale delle Gabelle) è stato accettato il progetto, compilato dall'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia, pel riordinamento ed ampliamento dei locali della Ditta Cirio nella Stazione di Bologna, ad uso di Ufficii e magazzeni per la Dogana.

><

Ci scrivono da Bergamo che quella Deputazione provinciale, in seguito a raccomandazione fattale dal proprio Consiglio, ha instato presso il Ministero dei lavori pubblici affinchè sia sollecitata l'esecuzione dei tronchi 1° e 2° della ferrovia Ponte San Pietro-Seregno, compresi fra Ponte San Pietro e Paderno, incluso il ponte a doppio uso sull'Adda.

><

Ci scrivono da Salerno che tutti i Comuni del circondario di Vallo di Lucania hanno di recente deliberato di far voti al Governo, affinchè sia sollecitata l'apertura all'esercizio del tronco di ferrovia Battipaglia-Ogliastro (linea Battipaglia-Castrocucco), per facilitare il commercio di quelle località coi principali centri di popolazione già provveduti di ferrovia.

A questo proposito, il Consiglio superiore dei lavori pubblici, nelle sue ultime sedute, ha già approvati alcuni provvedimenti.

><

Sappiamo che il Ministero di agricoltura, industria e commercio ha approvato, per la parte che lo riguarda, le modificazioni proposte dall'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, da introdursi nella vigente tariffa interna circa le norme da seguire pel carico e per la tassazione dei trasporti con vagoni da 14 e 15 tonnellate.

><

Ci scrivono da Modena che quella Deputazione provinciale ha approvato, per quanto la riguarda, le tariffe proposte dalla Società anonima della ferrovia Sassuolo-Modena-Mirandola-San Felice-Finale, per l'esercizio di quella linea.

><

Siamo in grado di dichiarare che la notizia data da alcuni periodici circa la istituzione di un treno celere Roma-Napoli e viceversa, col quale il tragitto fra le due città dovrebbe compiersi in poco più di cinque ore, è completamente erronea.

><

L'Amministrazione delle Strade ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici, i seguenti progetti.

a) Per l'impianto della fermata di Castel Sant'Angelo, lungo la linea Aquila-Rieti;

b) Per l'impianto di un rifornitore nella Stazione di Matrice, lungo la linea Termoli-Campobasso;

c) Per la costruzione della Stazione di Città Ducale, lungo la linea Aquila-Rieti. Nella detta Stazione sono preventivati; un fabbricato pei viaggiatori ed uno pei cessi, un magazzino merci ed un piano caricatore.

><

Nella seduta dell'11 corrente il Consiglio di Amministrazione delle Strade Ferrate Romane, dopo aver trattato alcuni affari d'interna amministrazione, prendeva le seguenti più importanti deliberazioni:

1° approvava un ribasso di tariffa pel trasporto dei semi oleiferi e pel trasporto della grafite (carburo di ferro o piombaggine);

2° approvava la modificazione del piazzale della Stazione di Passignano e il completamento di quella di Monteamiata;

3° approvava l'acquisto di generi occorrenti all'esercizio, come: lignite, acciaio da molle, ghiaia, ferro fucinato, legnami da stecconati, materiali da muramento e pietrisco, tavoloni di quercia rovere.

><

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 4 al 9 corr.

Furono, fra gli altri, approvati i progetti riflettenti:

La costruzione della ferrovia da Terranuova al Golfo degli Aranci, in prosecuzione di quella da Cagliari a Terranova;

L'impianto di uno scalo provvisorio a Reggio Emilia, in servizio del tronco Ventoso-Reggio, della nuova ferrovia Ventoso-Reggio-Carpi;

L'impianto ed esercizio di una tramvia a vapore da Montechiari a Mantova, e di altra da Mantova ad Ostiglia.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie complementari. — Ecco il riassunto dei progetti di nuove ferrovie a tutto il 31 agosto p. p.:

	Num.	Importo in progetto	Importo a base d'asta
	—	—	—
Appaltati o in corso d'appalto	145	L. 310,117,621	L. 262,050,192
Già ammessi dal Consiglio di Stato . : .	7	» 15,669,809	» 13,421,116
Già ammessi dal Consiglio superiore dei lavori pubblici . . .	4	» 10,670,000	» 8,357,086
In esame presso il Consiglio di Stato . . .	1	» 1,221,000	» 687,382
In esame presso il Consiglio sup. dei lav. pubb.	9	» 15,638,628	» 11,666,404
Rinviati alle Direzioni per modifiche . . .	15	» 42,903,607	» 37,787,008
Totale N.	181	L. 396,220,665	L. 333,969,138

Succursale alla ferrovia dei Giovi. — Ecco alcuni ragguagli sui due tronchi della linea succursale a quella dei Giovi, messi in appalto pel 22 corr., come fu già annunciato.

Le più importanti opere progettate lungo il 1° tronco da Rivarolo a Mignanego sono le seguenti:

Viadotto	di Feglino in 33	archi	di metri 8	cadauno
»	di Borzoli in 4	id.	» 10	»
»	di Morino in 2	id.	» 10	»
»	di Trosta in 16	id.	» 10	»
»	di Romairone in 9	id.	» 18	»
»	di S. Quirico in 5	id.	» 10	»
»	di Laura in 11	id.	» 10	»
»	di Vallefredda in 3	id.	» 10	»
»	di Caselle in 4	id.	» 10	»
»	di Verde in 16	id.	» 18	»
»	di Rimessa in 3	id.	» 18	»
»	di Costa in 7	id.	» 10	»
»	di Costangiuta in 7	id.	» 18	»
»	di Baveto in 8	id.	» 10	»
»	di Orpea in 2	id.	» 10	»

Ponte obliquo in ferro a tre campate sul torrente Polcevera, della luce complessiva di metri 131.80.

Numero 17 gallerie, aventi la lunghezza totale di metri 3,981.36, e rispettivamente di metri 450.50, 428.97, 345, 333.57, 325 57, 292, 280.50, 242.06 203.97, 190.67, 174.17, 133, 121.50, 118.50, 106.43, 87.95 e 87.

Le opere d'arte minori sommano in tutto a 38, e sono ripartite a seconda della loro importanza nel seguente modo:

Numero 2 sottopassaggi di metri 4.
» 10 ponticelli di metri 4.
» 17 acquedotti di metri 2.
» 9 » di metri 1.

Per l'alloggio del personale di guardia della strada sono progettate 26 case cantoniere, e di queste 14 sono doppie e 12 semplici.

Di Stazioni ne è progettata una sola, per S. Quirico.

L'importo di appalto di questo tronco, già indicato in L. 10,730,000, è ripartito nelle seguenti categorie di lavori:

Movimenti di terra	L.	1,007,144.25
Manufatti maggiori	»	4,528,345.17
Manufatti minori	»	631,516.71
Gallerie	»	3,907,034.64
Stazioni e caselli	»	118,739.30
Armamento	»	291,300 70
Lavori diversi	»	12,536.55
Lavori imprevisti	»	233,382.68
Totale	L.	10,730,000.—

L'opera più importante del 2° tronco, da Mignanego a Ronco, è la grande galleria di Ronco, lunga metri 8,262.

La perforazione di questa galleria deve essere fatta col sussidio di num. 7 pozzi e di una finestra. La lunghezza della finestra è di metri 93, e l'altezza rispettiva dei pozzi è di metri 160, 106, 147.24, 94.30, 61.50, 53.37 e 52.51. Sono inoltre progettati: un viadotto sul Riccò in 7 archi, di 17 metri cadauno; un ponte obliquo sul torrente Scrivia in 5 arcate, di metri 10 cadauna; un sottopassaggio di 7 metri; tre acquedotti, uno di 6 metri, uno di 2 metri, ed uno di un metro; due case cantoniere doppie, e due Stazioni, per Mignanego l'una, e per Ronco-Villavecchia l'altra.

La somma a base d'asta, in lire 14,250,000, è suddivisa nel modo seguente:

Movimenti di terra	L.	297,111.82
Manufatti maggiori	»	543,099.38
Id. minori	»	474,493.25
Gallerie	»	11,999,758.24
Stazioni e caselli	»	268,378.84
Armamento	»	321,540.54
Diversi	»	4,105.55
Imprevisti	»	341,511.68
Totale	L.	14,250,000.—

Ferrovie Varesine — Ecco un sunto del Capitolato pubblicato dalla Commissione provinciale di Como qualche giorno prima dell'adunanza del Consiglio, che approvò le deliberazioni già riferite nel numero precedente:

Nella costruzione viene adottato il secondo tipo, ma le rotaie dovranno avere un peso non inferiore di chil. 30 al metro lineare; i raggi delle curve metri 250 per la Saronno-Malnate-Varese, e le pendenze non superiori al 12 per 0[0; per la Varese-Laveno i raggi dovranno egualmente essere di 250 metri, e le pendenze non superiori al 16; e per la Malnate-Como saranno tollerati raggi di metri 200 e pendenze non maggiori del 30 per 0[0, con concessione di altri due metri in casi determinati.

Le linee dovranno essere ultimate per la fine del mese di giugno del 1885, sotto comminatoria, in caso di non giustificato ritardo, di L. 100 per ogni giorno di mora per chilometro.

La Provincia non potrà pretendere di più di 25 fermate o Stazioni.

Il prezzo a *forfait* è stabilito come segue:

Per la linea Como-Varese	L. 11,405,800
» » Malnate-Saronno. . . .	» 7,169,200
	L. 14,575,000

Questa somma viene pagata dalla Provincia colla cessione al costruttore del concorso governativo, il quale, portato il pagamento al 1885, si calcola in L. 5,000,000, senza garanzia per parte della medesima; colla corrisponsione di un milione per conto proprio, e colla cessione di L. 8,575,000 di credito, che la Provincia si riserva verso la Società assuntrice dall'esercizio.

Finalmente il costruttore, a garanzia, deve depositare L. 20,000 di rendita consolidata.

La Ditta assuntrice dell'esercizio dovrà fare non meno di cinque corse al giorno in andata e ritorno, sotto pena di L. 200 per ogni corsa omessa; dovrà pagare, come abbiamo detto, alla Ditta costruttrice L. 3,575,000, o quella maggior somma che a carico della Provincia sarà per risultare dalla liquidazione governativa, e dovrà depositare L 36,000 di rendita al 5 per 0[0 del Consolidato italiano a garanzia del buon andamento dell'esercizio e dell'esatta osservanza di tutti gli obblighi.

Nuova ferrovia per la Brianza. — I giornali di Milano annunciano che il 6 corr. venne firmata la Convenzione fra il Governo e la Rappresentanza comunale di Besana-Brianza per la costruzione di una ferrovia detta della *Brianza-Centrale*, che, partendo da Monza, metterà per ora capo a Besana. La Convenzione venne firmata dai ministri Baccarini e Magliani, e dall'on. deputato Viarana, quale procuratore del Comune di Besana.

In base alla legge sulle ferrovie di quarta categoria, e sulle risultanze del progetto dei signori ingegneri Anderloni e Dell'Acqua, venne stabilito ed accordato il concorso del R. Ministero di un *milione e centocinquanta mila lire*,

Il R. Ministero espresse il desiderio che la nuova linea ferroviaria sia prolungata al più presto fino a Molteno Oggionno pel congiungimento alla linea Lecco-Como, e gli studii per tale prolungamento sono incominciati.

Tramway Asti-San Damiano-Canale. — Sono già incominciate le corse di prova sulla linea Asti-Montechiaro-Cortanze; ed oggi, 13, avrà luogo il collaudo di detta linea, la quale, salvo impreviste circostanze, verrà prossimamente, e forse in questa stessa settimana, aperta al pubblico.

L'inaugurazione si farà poi più tardi, quando cioè sia pure terminata la linea Asti-San Damiano-Canale.

Ferrovie dell'Alta Italia. — Col giorno 11 corr. furono aperti al pubblico servizio i tronchi *Garlasco-Pavia*, chil. 22, e *Pavia-Stradella*, chil. 32, pei trasporti di viaggiatori, bagagli e cani, nonchè delle merci a grande e piccola velocità, dei veicoli e del bestiame, escluse, fino a nuovo avviso, le materie infiammabili.

— A datare dallo stesso giorno 11, venne attuato un nuovo servizio diretto *italo-franco-inglese* per viaggiatori e bagagli (via Chiasso-Gottardo-Basilea-Francia), al quale parteciperanno le Stazioni di *Bologna*, *Firenze*, *Genova P. P. e Torino P. N.* per la corrispondenza con *Londra* (via Basilea-Delle-Belfort-Parigi), e quelle di *Milano Centr.*, *Venezia e Verona P. V.* per la corrispondenza con *Parigi* (via Basilea-Delle-Belfort) e con *Londra* (via Parigi e via Basilea-Delle-Laon).

I prezzi dei biglietti, colle relative quote da pagarsi in oro per la percorrenza estera, risultano da appositi quadri affissi agli sportelli di distribuzione.

I biglietti hanno una validità di giorni 10 se per Parigi, e di 17 se per Londra, decorrendi dalla data della loro distribuzione, e danno diritto ai portatori di fermarsi nelle Stazioni intermedie.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Il Governo d'Uri ha inoltrato all'Amministrazione della ferrovia del Gottardo una memoria, lungamente motivata, tendente ad ottenere l'istituzione, sul territorio di quel Cantone, dell'officina principale di riparazione; ed al tempo stesso fece appello all'appoggio del Dipartimento federale delle ferrovie.

— Leggiamo poi nel *Corriere del Verbano:*

La città di Bellinzona ha saggiamente fatto istanza per ottenere nelle sue vicinanze le officine di riparazione della strada ferrata del Gottardo.

Il Consiglio della città ha offerto di cedere il terreno gratuitamente e di accordare la donazione di 60,000 franchi per avere questo Stabilimento industriale.

— Al Consiglio provinciale di Como, nella seduta del 5 corrente, discutendosi circa il tempo e modo di pagamento del residuo sussidio di L. 200,000 per la ferrovia del Gottardo, la Deputazione provinciale proponeva che tale pagamento si effettuasse in dieci rate uguali annue, a cominciare dal 1883.

Ma il cons. Casnati, considerate le condizioni del bilancio, che ora presenta un margine assai limitato, propose invece di ridurre l'annualità a L. 10,000, pagabile in 20 anni

Posta ai voti la proposta Casnati, venne approvata dal Consiglio.

Ferrovie francesi. — Il Ministro dei lavori pubblici autorizzò la Compagnia delle Ferrovie dell'Ovest ad aprire all'esercizio, col giorno 18 corr., la ferrovia dalla Trinité de-Réville ad Orbee. La linea ha la lunghezza di 13,655 m. Indipendentemente dalle due Stazioni alle estremità della linea, vi ha pure una Stazione alla Chapelle-Gauthier ed una fermata alla Folletière.

— Lo Stato ha conchiuso due nuove Convenzioni ferroviarie. L'una colla Compagnia dell'Est per l'esercizio provvisorio delle linee da Pompey a Noncény, da Lunéville a Gerbéviller, da Frenelle a Favières, da Bas-Evette a Giromagny. L'altra colla Compagnia dell'Ovest per l'esercizio provvisorio delle linee dalla Trinité ad Orbee, da Dives a Bouseval, da Villers alla linea di Pont Evêque a Trouville, da Segré a Candé, e della congiunzione delle Stazioni di Saint-Germain.

Disastro in Francia. — Dal *Messager du Midi* togliamo i seguenti ragguagli di un disastro avvenuto il 4 corrente alla Stazione di Pauthan. Il treno dei viaggiatori, diretto da Rodez a Montpellier, giunto a Pauthan poco dopo le ore 3 pom., in seguito ad una falsa manovra di scambio fu spinto contro un treno merci fermo in Stazione. Il macchinista, accortosi del pericolo, fece parecchi segnali d'allarme, rovesciò il vapore sino a 30 metri prima di giungere alla Stazione, ma era troppo tardi!

L'urto fu terribile: il macchinista e fuochista del treno merci ebbero il tempo di saltare dalla macchina, e quelli del treno viaggiatori riuscirono a salvarsi miracolasamente, arrampicandosi sul tetto della locomotiva.

Fra i passeggeri si contano 22 feriti, ma fortunatamente nessun morto. Devesi però alla prontezza ed al sangue-freddo del macchinista se si potè evitare una catastrofe.

Disastri in Germania. — Sulla catastrofe di Friburgo-Hugstetten, della quale fummo informati per telegrafo, la Direzione generale delle ferrovie d'Alsazia-Lorena mandò ai giornali il seguente comunicato:

« Il treno di piacere, partito il 4 corr. da Munster e da Colmar per Friburgo, conducente pure viaggiatori alle Stazioni intermedie, è stato, al ritorno, vittima di una catastrofe. Presso Hugstetten, la prima Stazione partendo da Friburgo, il treno è deviato. Un gran numero di vagoni sono andati distrutti, e le persone che li occupavano sono state in parte gravemente feriti ».

Un secondo comunicato della Direzione medesima dice che il treno è deviato ad un chilometro e mezzo da Hugstetten, durante una tempesta accompagnata da pioggia a diluvio e da un uragano, che hanno fortemente danneggiato la strada. Ci sono state 50 persone uccise (un dispaccio da Colmar ne indicava 100) ed una cifra considerevole di feriti. Questi sono stati trasportati a Hochdorf, a Hugstetten ed a Friburgo. Non appena la notizia della catastrofe è giunta a Colmar, è stato spedito sui luoghi un treno di soccorso, che ha ricondotto un certo numero di feriti ».

— Ecco ora altri particolari forniti dalla stampa alsaziana e dall'*Agenzia Havas* :

Un gran numero di vagoni sono stati schiacciati. Disgraziatamente i danni non si sono limitati a questo; per altro non si può ancora stabilire il numero dei morti e dei feriti; ma un viaggiatore parla di 80 morti e 300 feriti, molti dei quali gravissimamente. Il treno, che componevasi di 28 vetture, era rimorchiato da due macchine (?), e conduceva 1,200 viaggiatori, posti in 24 vagoni. Lo sviamento è stato cagionato da un palo del telegrafo, rovesciato in seguito al vento ed alla pioggia torrenziale, che aveva stemperato il suolo.

Le due prime Stazioni dopo Friburgo chiamansi Hugstetten e Gottenheim. Tra questi due punti la via forma una curva, e passa su un terrapieno fiancheggiato da due fossati, pieni d'acqua in questo momento. Il treno aveva una grandissima velocità. Tutt'a un tratto la macchina fu precipitata in uno dei fossati, ed i vagoni, spinti dall'impulso acquisito, si ammonticchiarono uno sull'altro. Le vetture si fracassarono, stritolando i viaggiatori che contenevano. Soli gli ultimi cinque vagoni rimasero sulla via, grazie alla roitura di una catena.

Non si può farsi un'idea dell'orribile caos formato da tutti quei vagoni precipitati dall'alto e fracassati nella orribile caduta, con la massa umana che contenevano.

— L'*Express* di Malhouse aggiunge poi:

Si crede che il numero dei morti si eleverà almeno a 70. Quanto ai feriti, fra i quali circa 80 sono in pericolo di vita, il numero di 300, dato finora, sembra essere piuttosto al disotto che al disopra della verità.

Le cause del terribile accidente non sono ancora esattamente stabilite.

Non è certo diffatti che sia stato un palo telegrafico quello che ha fatto deviare il treno. Si dice invece che la via era stata abbassata dalla pioggia torrenziale.

Secondo una terza versione, il treno sarebbe escito dalle rotaie nella curva piuttosto sensibile su cui il treno stesso correva a grande velocità, composto come era di 26 vagoni carichi, trascinati da una macchina debolissima.

— Il *Journal d'Alsace* dice che tutto il personale del treno era del granducato di Baden, e che soli due frenatori appartenevano alle Ferrovie dell'Alsazia-Lorena.

Altri giornali sono ancora più severi contro il personale del treno, e domandano all'Autorità una inchiesta molto rigorosa.

— Un corrispondente del *Temps* accerta che il palo telegrafico cadde sulla via dopo l'accidente.

Il macchinista ed il fuochista del treno sono sani e salvi. Quest'ultimo, lanciato al di sopra della locomotiva, è andato a cadere, a qualche metro distante, sul terreno molle per la pioggia, senza farsi alcun male. È lui che è andato fra i primi a Friburgo per dare l'allarme.

— Un altro disastro ferroviario ci viene così annunciato dal telegrafo:

Per un errore negli scambii, un treno merci sviò nella Stazione di Iphofen, tra Norimberga e Vürtzburg, in Franconia.

Diciasette vagoni furono distrutti.

Vi sono tre morti e nove feriti.

Notizie Diverse

Lavori edilizii a Roma. — La Deputazione provinciale si è riunita l'altrieri, sotto la presidenza del Prefetto, per l'esame del piano regolatore approvato dal Comune, e se, come sperasi, non vi saranno opposizioni, esso verrà tosto spedito al Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Oltre i lavori già fissati nel detto piano regolatore, pel 1883 è stata stabilita l'erezione di un ponte alla Regola, che a questa congiungerebbe Trastevere e l'isola di San Bartolomeo. Per tale opera sarebbe stanziato un milione e mezzo di lire.

Nel detto anno dovrebbero essere innalzate le due testate e la pila di mezzo.

Opere pubbliche. — La *Gazz. Uff.*, del 30 agosto p. p., ha pubblicato il R. Decreto del 15 giugno scorso, controfirmato dal ministro Depretis, con cui agli elenchi uniti ai precedenti Decreti relativi alla distribuzione dei sussidii sul fondo dei due milioni accordati ai Comuni e Consorzii deficienti di mezzi per la esecuzione di opere pubbliche d'interesse locale, sono introdotte alcune modificazioni, in seguito alle proposte fatte da alcuni prefetti del Regno sulle domande di varii dei detti Comuni e Consorzii per la inversione dei sussidii loro concessi.

Concessioni di derivazioni d'acque. — Con R. Decreto del 5 luglio scorso (*Gazz. Uff.* del 5 corr.) è concessa facoltà ai Comuni ed individui indicati nell'unito elenco di derivare le acque ed occupare i tratti di spiaggia ivi descritti. Sono 4 concessioni d'acqua per *forza motrice* (1 prov. di Massa, 1 Como, 1 Arezzo, 1 Verona); 1 concessione d'acqua per *irrigazione* (Porto Maurizio); 4 concessioni d'acqua *per usi industriali o domestici* (1 prov. di Grosseto, 1 Roma, 1 Padova, 1 Caserta); e 3 concessioni per occupazioni di spiaggia lacuale (Como).

Scuole per macchinisti. — Nel prossimo novembre si aprirà, per iniziativa privata, in Viareggio un Istituto-convitto di allievi-macchinisti, collo scopo di formare dei giovani idonei a subire onorevolmente gli esami prescritti ai macchinisti per la marina mercantile. Alla istruzione scientifica e letteraria sarà unito l'insegnamento pratico nelle officine meccaniche annesse all'Istituto.

Ed il Consiglio d'amministrazione della *Navigazione generale italiana*, nella sua seduta del 29 agosto p. p., ha approvato l'istituzione di *venti borse*, di *lire mille* annue ciascuna, a favore di quei giovani che mostrino maggiore attitudine allo studio ed alla carriera del macchinista. Per essi, il corso sarà di nove mesi negli Opificii meccanici navali di Genova e di Palermo, contemporaneamente al corso teorico negl'Istituti nautici, mentre nei rimanenti tre mesi gli allievi saranno imbarcati sui piroscafi della Società. Con che i giovani faranno un tirocinio oltremodo pratico, coll'assistere alle funzioni meccaniche quotidiane, per dir così, di quei vapori sui quali forse saranno chiamati a rappresentare una parte importante.

L'atto della *Società Florio-Rubattino*, lodevole in sè stesso, perchè una maggiore spesa annua di L. 20,000 è pur sempre qualcosa anche per una Società ricca e fiorente, viene sommamente opportuno in questo momento, in cui nel ceto marinaresco si sono manifestati inconscii dissapori (grazie al Cielo ora dileguati).

Non dubitiamo che questo provvedimento verrà accolto con molto favore, e varrà a cementare i vincoli che uniscono la Società coi suoi dipendenti.

Il Creusot. — Questa Officina, che ha fornito all'Arsenale della Spezia le famose corazzate di 60 centimetri, che ne presentò di 80 centim. all'Esposizione di Parigi, e che ora ne costruisce di un metro, è uno dei più colossali Stabilimenti del mondo.

Costrutto sopra le miniere di ferro e di carbon fossile, deve la propria fortuna alla sua posizione.

Ha una popolazione di 26,000 abitanti, ed è una vera città.

Impiega 15,000 operaj, fra minatori, fabbri, fonditori, calderaj, macchinisti ed attendenti alle ferrovie.

Vi lavorano 280 macchine a vapore e 60 magli, della forza totale di 13,000 cavalli-vapore.

L'interno è tutto solcato da ferrovie, che pongono in comunicazione le diverse sezioni degli *atelieres*, e per trasportare i pezzi fucinati ed il carbon fossile.

Sono 300 chilometri di ferrovia, con 27 locomotive e 1500 carri.

I forni sono più di 20, e producono all'anno più di 200,000 tonnellate di metallo.

Le macchine utensili giungono alla cifra di 1000.

Il carbon fossile vien portato alla superficie da un elevatore a cordone metallico, provveduto d'un freno paracadute nel caso di rottura.

Le più grandi costruzioni dello Stabilimento sono le macchine per la marina, i cannoni, le corazze, le locomotive.

Da questa Officina uscirono l'anima d'acciaio pel nostro cannone da 100 tonnellate, alberi d'elice di 20 metri di lunghezza, e macchine motrici di 300 cavalli vapore di forza.

Il Creusot possiede molte Casse di risparmio locali, che fanno degli operaj altrettanti piccoli proprietarii.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nei valori ferroviarii, obblio perfetto nella generalità di essi, nella scorsa settimana. Le Azioni della Società delle Meridionali si tennero sul 460 al 461, e con pochi affari anch'essi; e non ne ebbero molti le Obbligazioni relative a 273 ed i Boni a 540 e 541.

Le Sarde, della serie A, vennero quotate a 272; quelle della serie B a 270; le altre della serie C a 270.50 e 272. Le Sarde di preferenza a 220.

Le Palermo-Trapani, prima emissione, si tennero invariate sul 278; quelle di seconda emissione, a 271. Le Pontebbane stazionarie a 428; le Azioni Ferrovie Romane a 118; le Meridionali austriache a 290; le Azioni Gottardo a 440.

A Parigi, in lieve reazione le Azioni Lombarde da 340 a 336; le Obbligazioni relative da 288 a 287; le Vittorio Emanuele a 283; intrattate le Azioni Ferrovie Romane.

ESTRAZIONI

Ferrovia Vittorio Emanuele. — La Direzione generale del Debito pubblico notifica i seguenti numeri delle 1455 Obbligazioni della Ferrovia Vittorio Emanuele, di L. 500 cadauna di capitale, estratte in Roma il 31 agosto 1882 (in ordine progressivo).

Dal n.	601	al n.	700	Obbligazioni	n.	100
»	15301	»	15400	»	»	100
»	17501	»	17600	»	»	100
»	54301	»	54400	»	»	100
»	70701	»	70800	»	»	100
»	85501	»	85600	»	»	100
»	126401	»	126455	»	»	55
»	149201	»	149300	»	»	100
»	150101	»	150200	»	»	100
»	327001	»	327100	»	»	100
»	349801	»	349900	»	»	100
»	379301	»	379400	»	»	100
»	390201	»	390300	»	»	100
»	400701	»	400800	»	»	100
»	412501	»	412600	»	»	100

Totale delle Obbligazioni estratte N. 1455

Le suddette Obbligazioni cesseranno di fruttare con tutto settembre corr. a beneficio dei proprietarii, ed il rimborso dei capitali rappresentati dalle medesime avrà luogo a cominciare dal 1° ottobre 1882, contro restituzione delle Obbligazioni stesse, corredate delle cedole dei semestri posteriori a quello che scade il 30 settembre 1882, aventi i numeri dal 39 al 45 inclusi.

Avvisi d'Asta

Il 20 corr., presso la Prefettura di Treviso, si terrà un'asta per l'appalto della manutenzione quinquennale (1883-1887) della via alzaia sul fiume Sile da Treviso a San Michele del Quarto, comprese le opere di difesa frontale e manufatti relativi, per la presunta annua somma di L. 8,990. Deposito interinale lire 800, cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Ravenna, si terrà un'asta per la manutenzione quinquennale (1883-1887) della strada Reale dalle Alfonsine alla Bastia, per il presunto annuo canone di L. 13,977.64. Deposito interinale L. 1,000, cauzione definitiva eguale al decimo del canone annuo deliberato, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Il 22 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Alessandria, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale manutenzione delle strade provinciali, scorrenti nel circondario di Casale, e distinte in 8 lotti diversi, per la complessiva somma di L. 77,600. Deposito interinale eguale al decimo dell'importo particolare di ciascun lotto, cauzione definitiva eguale al quarto dell'annuo canone deliberato, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Il 23 detto mese, presso la Deputazione suddetta, si terrà un'asta per l'appalto della manutenzione sessennale delle strade provinciali, scorrenti nel circondario d'Asti, e distinte in 5 lotti diversi, per la complessiva somma di L. 64,970. Deposito interinale e cauzione definitiva come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Rosignano (prov. di Alessandria), si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione e riattamento di 10 tronchi di strade comunali, distinti in 3 lotti, per l'importo complessivo di L. 89,674.74, cioè L. 33.418.57 pel 1° lotto, L. 28,180.60 pel 2°, e L. 28,075.57 pel 3°. Lavori da eseguire al più tardi entro 4 anni dalla consegna. Deposito interinale eguale al decimo del prezzo d'appalto, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Ravenna, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione delle rampe al Lamone abbandonato lungo il tronco della ferrovia Alfonsine-Ravenna, per la presunta somma di L. 95,000. Lavori da eseguire entro 12 mesi dalla consegna. Deposito interinale lire 4,700. cauzione definitiva L. 9,500, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Il 24 detto mese, presso il Municipio di Minervino Murge (prov. di Bari), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada consorziale obbligatoria tra quel Comune e quello di Lavello, della lunghezza di chil. 7,559.48, per la presunta somma di L. 90,000. Deposito interinale L. 4,250, oltre L. 800 per le spese, in contanti o rendita D. P.

— Il 25 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Grosseto, si terrà un'asta per l'appalto delle opere occorrenti al risanamento del lago di Orbetello e delle sue gronde, cioè scavo di fossi, apertura di canali, costruzione di ponti, arginature e manufatti diversi, per il presunto importo di L. 403,260. Lavori da eseguire entro 36 mesi dalla consegna. Deposito interinale L. 12,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Salerno, si terrà un'asta per l'appalto della manutenzione quadriennale (dalla consegna al 31 marzo 1886) delle opere di bonifica nei torrenti dell'Agro Nocerino, per la presunta somma di L. 30,000. Deposito interinale L. 4,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Reggio Calabria, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria, che dalla piazza di S. Rocco di Scilla conduce ai piani della Melia, della lunghezza di m. 9,452.75, sull'importo di L. 103,331.18, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 5,500, cauzione definitiva L. 11,000, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Il 26 detto mese, presso la Direzione del Genio militare di Bologna, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori d'ampliamento della caserma Annunziata in Bologna, per l'importo di L. 180,000. Lavori da eseguire entro 420 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 18,000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Roma, si terrà un'asta per le opere d'ampliamento della caserma Sant'Antonio ad uso del Distretto militare in Foggia, per la presunta somma di L. 50,000. Lavori da eseguire entro 220 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale lire 5,000 in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e la Prefettura di Napoli, si terrà un'asta per la manutenzione quadriennale (dalla consegna) degli alvei dei torrenti di Somma e Vesuvio, per la presunta annua somma di L. 50,000. Deposito interinale L. 7,000, cauzione definitiva L. 25,000, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Trapani, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale manutenzione ed illuminazione dei fari e fanali della provincia di Trapani (1883-1888) per la presunta annua somma di L. 22,332. Deposito interinale L. 3,000, cauzione definitiva eguale alla metà dell'annuo canone deliberato, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Il 30 detto mese, presso la Prefettura di Messina, si terrà un'asta per l'appalto dell'impianto di un faro di 3° ordine nell'isola di Vulcano, arcipelago Eolio, per il presunto importo di L. 50,500. Lavori da eseguire entro un anno e mezzo dalla consegna. Deposito interinale L. 2,500, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

Appalti deliberati.

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto, per conto delle Ferrovie Meridionali, la fornitura della pensilina per la Stazione di Castellammare di Stabia.

G. PASTORI *Direttore-proprietario, responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

PRODOTTI APPROSSIMATIVI MENSILI

di luglio 1882
e confronto coi definitivi di luglio 1881.

	1882	1881	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio	3.571	3.571	»	—
Media in esercizio	3.571	3.568	3	—
Viaggiatori	3,753,375.33	3,623,885.96	129,489.37	7,466.10
Bagagli e cani	161,999.85	169,465.95	»	—
Merci a grande velocità	972,723.91	943,941.31	28,782.60	—
Merci a piccola velocità	4,684,712.—	4,846,285.43	»	161,573.43
Totale dei prodotti ferroviari	9,572,811.09	9,583,578.65	»	10,767.56
Navigazione sul lago di Garda	6,786.65	8,817.65	»	2,031.—
Totale del mese	9,579,597.74	9,592,396.30	»	12,798.56

PRODOTTI *dal* 1° *gennaio al* 31 *luglio.*

	1882	1881	AUMENTO	DIMINUZIONE
Viaggiatori	23,125,968.96	22,588,873.—	537,095.96	—
Bagagli e cani	1,017,270.93	1,003,639.88	13,631.05	—
Merci a grande velocità	6,094,552.71	5,997,700.52	96,852.19	—
Merci a piccola velocità	33,264,843.51	31,419,770.05	1,845,073.46	—
Totale dei prodotti ferroviari	63,502,636.11	61,009,983.45	2,492,652.66	—
Navigazione sul lago di Garda	63,326.20	64,548.15	»	1,221.95
Totali dal 1° gennaio	63,565,962.31	61,074,531.60	2,491,430.71	—

PRODOTTI *per chilometro (esclusa la navigazione)*

	1882	1881	DIFFERENZA in confronto col 1881	Per cento
Prodotti del mese di luglio	2,680.71	2,683.72	— 3.01	— 0.11
Prodotti totali	17,782.87	17,099.21	+ 683.66	+ 4.—

Strade Ferrate Meridionali

32ª Settimana. — *Dal* 6 *al* 12 *agosto* 1882.

	Chil. esercitì	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1882	1,575.—	487,347.01	309.43
Settimana corrisp. nel 1881	1,446.—	461,474.50	319.14
Differenze nei prodotti della settimana 1882	+129.—	+ 25,872.51	— 9,71
Introiti dal 1° gennaio 1882	1,532.05	14,186,257.91	9,259 66
Introiti corrisp. nel 1881	1,446.—	14,457,687.31	9,998 40
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1882	+ 86.05	— 271,429.40	— 738.74
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1882	1,338.—	223,367.72	166.94
Settimana corrisp. nel 1881	1,307.—	188,629.99	144.32
Differenze nei prodotti della settimana 1882	+ 31.—	+ 34,737.73	+ 22.62
Introiti dal 1° gennaio 1882	1,338.—	6,849,186.55	5,118.97
Introiti corrisp. nel 1881	1,288.29	6,732,890.35	4,226.22
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1882	+ 49.71	+ 116,296.20	— 107.25

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di luglio 1882
(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	37,900,54	14,693,37	9,865,31
Piccola Velocità	10,320,24	548,98	4,248,39
Totali	48,220,78	15,242.35	14,113,70

Strade Ferrate Romane

24ª Settimana — *Dal* 11 *al* 17 *giugno* 1882
(colla deduzione dell'Imposta Governativa).

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana	1,686	589,493.29	18,231.23
Settimana corrisp. del 1881	1,681	588,269.77	18,247.51
Differenza (in più	5	1,223.52	—
Differenza (in meno	—	—	16.28
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 17 giugno 1882	1,681.657	14,409,716.69	18,616.65
Periodo corr. 1881	1,681.000	14,843,596.75	19,184.70
Aumento	0,657	—	—
Diminuzione	—	433,880.06	568.05

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

PRODOTTI del mese di febbraio 1882.
(depurati dalle tasse governative).

QUALITA' DEI TRASPORTI	LINEA VICENZA-SCHIO Importo	LINEA TREVISO-VICENZA e PADOVA-BASS. Importo	LINEA CONEGLIANO-VITTORIO Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori	8,051.60	28,006.53	2,782.84	38,840.97
Bagagli e cani	113.06	509.04	61.68	683.78
Merci a grande vel.	781.28	3,827.15	438 36	5,047.09
Merci a piccola vel.	8,181.90	28,271.03	3,368.10	38,821.03
Introiti diversi	418.93	646.42	317.82	1,383.17
Totale	17,546.77	61,260.47	5,968.80	84,776.04

ANNUNZI

FERROVIA DEL GOTTARDO

Associazione degli impiegati tecnici.

Dopo la sistemazione dei conti finali (Ottobre 1882) gli Ingegneri della Ferrovia del Gottardo saranno costretti di cercarsi altri impieghi. In seguito a questa circostanza ed all'uopo di fare di comune accordo i passi necessarii per ottenere impieghi nuovi, un numero ragguardevole di ingegneri si è associato e fece stampare un Opuscolo che contiene il nome, l'indirizzo, la conoscenza di lingue, il corso degli studii fatti, e gli impieghi finora sostenuti, cioè a quali lavori finora ha effettivamente collaborato ognuno dei facenti parte della menzionata Associazione

Tutte le Società di costruzioni, e in generale tutti i costruttori od impresari che sono in grado di poter impiegare i suddetti tecnici, sono pregati di ricorrere alla suddetta pubblicazione, osservandosi che questi Ingegneri sono anche disposti di impiegarsi all'Estero avende quasi tutti estesa conoscenza di lingue.

L'Opuscolo come qualunque altra informazione può ottenersi dal Segretario dell'Associazione sig. Ing. RICHARD DORNFELD in Airolo, Canton Ticino, Svizzera.

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Romane volendo procedere alla costruzione del piazzale e dei fabbricati occorrenti allo impianto della Stazione di Gallese, al Kil. 73,591,20 della linea Roma-Orte, apre una gara a schede segrete fra coloro che volessero concorrere all'accollo di tali lavori.

Il Capitolato registrato a Firenze il 5 corrente al N. 3746, ed al quale sono unite tre tavole di disegni, sarà ostensibile dal dì 8 and. nell'Ufficio dell'Ingegnere Ispettore Capo della terza Sezione del Mantenimento, situato alla Stazione Centrale di Roma.

Ogni concorrente, per essere ammesso alla gara, dovrà depositare nella Cassa Centrale dell'Amministrazione in Firenze, o presso il Gestore di Roma a titolo di cauzione provvivisoria L. 2000 in danaro o in rendita del valore corrispondente al corso del giorno, in Cartelle del Debito Pubblico Italiano al portatore, od in titoli della già Società delle Strade Ferrate Romane direttamente garantiti dallo Stato.

Ogni concorrente dovrà presentare alla Direzione Generale la sua offerta firmata, redatta in carta da bollo di una lira, con la indicazione del ribasso offerto, non più tardi delle ore 12 meridiane del giorno 23 andante.

La busta suggellata, contenente l'offerta, oltre la firma del concorrente, dovrà portare l'indicazione esterna:

Offerta per la costruzione della Stazione di Gallese.

Quei concorrenti che non avessero in corso o già eseguiti dei lavori per conto dell'Amministrazione, dovranno presentare un certificato di idoneità di data recente e rilasciato da un Ingegnere Capo delle Ferrovie Italiane, o del Genio civile, o di Ufficio Tecnico Provinciale.

L'Amministrazione si riserva piena libertà di scegliere fra gli offerenti, quello che crederà preferibile sotto tutti i rapporti, quand'anche questi non avesse offerto il maggior ribasso, e ciò senza alcun obbligo di dichiararne i motivi; essa si riserva del pari la facoltà di rifiutare anche tutte le offerte, volendo rimanere perfettamente libera.

L'aggiudicazione definitiva dell'accollo s'intende però subordinata alla sanzione del R. Governo.

Firenze, 6 Settembre 1882.

LA DIREZIONE GENERALE.

PROVINCIA DI TORINO

DEPUTAZIONE PROVINCIALE

AVVISO D'ASTA

Si fa noto al pubblico che nel giorno di mercoledì 20 settembre corrente alle ore undici antimeridiane in Torino nel Palazzo in Piazza Castello ove hanno sede gli Ufficii della Provincia avanti il signor Prefetto come presidente della Deputazione provinciale o di un membro di questa dal medesimo delegato, si procederà per mezzo di pubblici incanti all'appalto della provvista e manutenzione per un novennio del mobilio occorrente ai Reali Carabinieri nella Città di Torino, in ragione di centesimi 19 al giorno, per ogni giornata di presenza di cadun uomo appartenente allo Stato Maggiore ed alle singole Stazioni nella Città, senza distinzione di celibi od ammogliati sì di Fanteria che di Cavalleria, esclusi i Carabinieri di passaggio o di rinforzo.

Il prezzo d'appalto è stabilito nella somma annua di L 20,000 circa.

I termini fatali per la diminuzione non minore del ventesimo scadranno il 30 Settembre suddetto alle ore undici antimeridiane.

L'appalto avrà principio al 1° Gennaio 1883 e termine al 31 Dicembre 1891.

Gli aspiranti all'asta dovranno presentare un certificato d'idoneità rilasciato da un Ingegnere-Capo Governativo o Provinciale.

Il deposito provvisorio a guarentigia dell'asta è stabilito nella somma di L. 2,000 e quello definitivo nella somma di L. 8,000.

I Capitoli d'appalto sono visibili presso l'Ufficio Tecnico Provinciale.

Tutte le spese degli Atti d'appalto delle loro copie, e le tasse di registro e bollo sono a carico del deliberatario.

Torino, addì 5 Settembre 1882.

Per la Deputazione Provinciale

Il Segretario Capo della Provincia
C. BACCALARIO.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Trazione e del Materiale in TORINO, VERONA e MILANO.

ACCIAIO vecchio in genere ed in lime di rifiuto	Chilogr.	16,700	circa
BRONZO in limatura e tornitura . .	»	18,700	»
CERCHI di ferro per carri e carrozze	»	30,000	»
CERCHI d'acciaio per locomotive e tenders	»	58,000	»
FERRO vecchio in pezzi grossi e minuti, lamerino, gratelle, e da lavoro	»	249,100	»
GHISA da rifondere	»	65,400	»
OTTONE da rifondere	»	14,000	»
RAME da rifondere . . . . . . »	»	5,400	»
ZINCO da rifondere	»	16,000	»
ASSI montati per locomotivee e tenders N. 6	»	10,500	»
ASSI sciolti f. s. a gomito	»	2,900	»

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un' offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle *non più tardi* del giorno **19 settembre 1882.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 21 dello stesso mese alle ore 10 antimeridiane.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 20 giorni dalla data dell' aggiudicazione e pagati in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè i particolari della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di TORINO, GENOVA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA, FIRENZE e LUCCA e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 27 Agosto 1882.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO

LONDRA
Canal Road-King's Cross.

PARIGI
60 et 62, Rue de la Victoire.

COMPAGNIA
DEL
FRENO CONTINUO
WESTINGHOUSE

Il freno Westinghouse è l'unico che riunisca in sè tutte le condizioni volute per un freno continuo.

È AUTOMATICO, cioè funziona da sè in caso di rottura d'attacchi o di deviamento del treno.

È MOLTO ENERGICO essendo messo in azione dall'aria compressa a 5 o 6 atmosfere.

È REGOLABILE a volontà del macchinista.

PUO' ESSERE MANOVRATO da qualunque dei conduttori o dai viaggiatori in caso di bisogno.

La Compagnia possiede pure un freno Westinghouse non automatico, ma continuo, il quale mentre è più energico di quello **a vuoto**, è egualmente semplice, e si presta quando vogliasi, ad essere ridotto in freno automatico, cosa questa impossibile **nel freno a vuoto.**

Speciali disposizioni si hanno per Ferrovie economiche e *Tramways*. — Per qualunque informazione rivolgersi a

TADDEI GIROLAMO *Ingegnere*
Rappresentante generale per l'ITALIA e la SVIZZERA

TORINO	ROMA
Via Carlo Alberto, 31.	*Via Quattro Fontane, 159*

VIENNA
Nibelungengasse, 8.

PITTSBURGH
Pennsylvania (Staat.n. d'Am.

FONDERIA E COSTRUZIONI IN FERRO
TORINO — VIALE STUPINIGI, 3
COURTIAL E C.IA
(Già Socio del fu cavaliere G. ROCHETTE)

Getti ghisa di qualunque genere, sino a 10 tonn. di peso eseguiti dietro modelli o disegni.

Costruzione di Materiale per Strade Ferrate, Tramvie e Imprese Costruttrici — Tettoie — Ponti — Ggru da pesi — Cavalletti per alzare locomotive — Gru idrauliche — Serbatoj in lamiera — Cancelli in ferro — Parapetti — Segnali a distanza — Vagonetti in ferro ecc. ecc. — Macchine varie.

D'OCCASIONE: Macchine fisse, locomobili, caldaie, e materiali vari.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA
DI COSTRUZIONI METALLICHE
diretta dall'ing. comm. A. COTTRAU
SEDE E DIREZIONE: Napoli, 24, Strada Medina
Opificio Meccanico in Castellammare di Stabia e Savona

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA è la SOLA Ditta Nazionale che abbia conseguito le *maggiori ricompense* alle ESPOSIZIONI MONDIALI di Vienna del 1873 e di Parigi del 1878 ossia le Medaglie al *Merito ed al Progresso a Vienna* ed una Medaglia *d'oro ed una d'argento a Parigi.*

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA ha assunto la esecuzione dal gennaio 1871 al corrente anno 1880 di ben *1004 Ponti metallici* e di ben *31,864* metri quadrati di *Tettoie*, ossia i *nove decimi* all'incirca di tutti indistintamente i lavori di simil genere eseguiti in Italia in detto periodo di tempo.

COSTRUZIONI METALLICHE E FONDERIA
G. ROCHETTE E C.
TORINO, via Cigna, N. 1. — VALDOCCO

Macchine varie — Turbine — Ruote idrauliche — Trasmissioni — Caldaie a vapore — Torchi idraulici — Torchi da vino — Pompe — Getti in ghisa.

Lavori per Strade ferrate e Imprese di costruzioni — Scambi e crociamenti — Ruote di Vagoni — Vagonetti — Piattaforme — Ponti — Tettoie, ecc. ecc.

Macchine per Cartiera e Ceramica

Ufficio tecnico per studii, progetti ed impianti

Materiale d'occasione: Macchine fisse, locomotive, locomobili, caldaje, piattaforme, grù, pompe centrifughe e Letestù, ecc.

TORINO — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, Via Finanze, 13.

ANNO XV. Mercoledì 20 settembre 1882. N. 38.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO.

BONIFICAZIONI DI LAGHI, STAGNI E PALUDI

Nel nostro numero del 26 luglio scorso abbiamo annunciato la pubblicazione della legge, votata dal Parlamento e sanzionata con R. Decreto del 25 giugno precedente, circa la bonificazione dei laghi e stagni, delle paludi e terre paludose, riservandoci a riferirne il testo.

Sciogliamo oggi la riserva, riproducendo questa importante legge, destinata a recare grandi beneficii al paese.

UMBERTO I

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei Deputati hanno approvato,

Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

CAPO I. — *Delle bonificazioni in generale.*

Art. 1. Al Governo sono affidate la suprema tutela e la ispezione sulle opere di bonificazione dei laghi e stagni, delle paludi e delle terre paludose.

Art. 2. Le bonificazioni, alle quali si applicano le disposizioni della presente legge, comprendono i prosciugamenti e le colmate, tanto naturali, quanto artificiali.

Art. 3. Una bonificazione si ritiene compiuta quando i terreni tutti, compresi nel perimetro destinato alla bonificazione, si trovano ridotti in condizioni adatte per un qualunque uso agrario, e sono provvisti di strade che mettano il territorio bonificato in comunicazione coi prossimi centri abitati.

CAPO II. — *Classificazione delle opere di bonificazione e disposizioni particolari.*

Art. 4. Le opere di bonificazione sono di due categorie.

Sono di 1ª categoria:

1. Le opere che provvedono principalmente ad un grande miglioramento igienico;

2. Le opere nelle quali ad un grande miglioramento agricolo trovasi associato un rilevante vantaggio igienico.

Sono di 2ª categoria:

Le opere che non presentano alcuno di questi speciali caratteri.

Art. 5. Le opere di prima categoria si eseguiscono dallo Stato col concorso delle Provincie, dei Comuni e dei proprietarii, e da questi ultimi sono mantenute.

Le opere di seconda categoria si eseguiscono e si mantengono dai proprietarii isolatamente o riuniti in Consorzio.

Per la classificazione, costruzione e manutenzione delle strade, servono le prescrizioni del titolo II della legge sulle opere pubbliche 20 marzo 1865.

Art. 6. Nelle spese per le bonificazioni, le Provincie, i Comuni ed i proprietarii sono chiamati a contribuire, tanto se i territorii od i terreni a loro appartenenti siano posti entro il perimetro della bonificazione, quanto se fuori del perimetro stesso, ma che dalla bonificazione risultino avvantaggiati nei riguardi agricoli od igienici.

Nel primo caso, sono tenuti a contribuire come interessati direttamente; nel secondo, come interessati indirettamente ed in ragione del beneficio che ne risentono.

Art. 7. Le opere di bonificazione, tanto di prima, quanto di seconda categoria, coll'approvazione del progetto di esecuzione acquistano il carattere e godono i vantaggi delle opere dichiarate di pubblica utilità.

CAPO III. — *Opere di bonificazione di prima categoria.*

Art. 8. I progetti delle bonificazioni di prima categoria devono comprendere anche le opere occorrenti per la costruzione delle strade, di cui all'articolo 3, e suggerire i mezzi per provvedere di acqua potabile il territorio bonificato.

Art. 9. Le spese per le opere di bonificazione di prima

categoria vengono sostenute per metà dallo Stato, per un ottavo dalla Provincia o Provincie interessate, per un ottavo dol Comune o Comuni interessati, e per un quarto dal Consorzio dei prsprietarii dei terreni da bonificarsi, e dei fondi contermini, a sensi dell'articolo 6.

Il contributo massimo competente annualmente a ciascuna Provincia o Comune, non dovrà mai superare il ventesimo della rispettiva imposta principale, terreni e fabbricati.

Similmente le quote annuali, che dovranno pagare i Consorzii dei proprietarii, non supereranno il decimo della rispettiva imposta principale, terreni e fabbricati.

Tutte le eccedenze ricadranno a carico dello Stato.

Art. 10. Le Provincie ed i Comuni saranno tassati in ragione dell'estensione dei terreni da bonificare cadenti nel rispettivo territorio, o delle zone che ricevono beneficio dall'esecuzione dell'opera.

I proprietarii saranno distinti per classi in ragione dell'utile che dall'esecuzione dell'opera ritrarranno i loro terreni.

Finchè non siano costituiti i Consorzii, di cui all'art. 9, il Governo ha facoltà di provvedere all'esazione delle quote dovute dai proprietarii in ragione della rispettiva imposta diretta, salvo il successivo conguaglio fra i proprietarii stessi in ragione della classe che verrà assegnata ai loro terreni.

Art. 11. Il maggior valore che i terreni bonificati avranno acquistato per effetto di opere di bonificazione della prima categoria, dovrà essere dai proprietarii rimborsato allo Stato ed agli altri contribuenti in ragione delle loro rispettive quote di contributo, non mai però oltre la spesa occorsa, e fatta deduzione dei tre decimi per le successive spese di manutenzione.

Questo maggior valore verrà determinato, senza diritto a reclamo contro la perizia, da tre periti nominati, l'uno dal Ministro dei lavori pubblici, l'altro dai proprietarii dei terreni, ed il terzo dalla Corte d'appello, nella cui giurisdizione sono situati i terreni bonificati o la maggior parte di essi.

Il pagamento avverrà per rate annuali, in numero non minore di dieci, senza carico di interessi.

Art. 12. Entro tre anni dalla pubblicazione della presente legge, il Governo del Re pubblicherà l'elenco o gli elenchi delle opere di bonificazione di prima categoria.

Questi elenchi saranno approvati e pubblicati per Decreto Reale, sentiti i pareri dei Consigli comunali e provinciali interessati, e dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Scorsi i tre anni, nessun'opera di bonificazione potrà essere dichiarata di prima categoria, se non per legge

La durata dei lavori e la spesa da iscriversi annualmente in bilancio, per ciaschedun'opera, saranno determinate dal Ministero dei lavori pubblici.

Capo IV. — *Opere di bonificazione di seconda categoria.*

Art. 13. — Chiunque intenda fare gli studii di una bonificazione di seconda categoria, deve presentarne la domanda al Prefetto della provincia, indicando il territorio rispetto al quale intende fare gli studii, ed il tempo entro il quale si propone di cominciarli e di compierli.

Gli studii debbono essere fatti secondo le disposizioni dell'articolo 8.

Il permesso può essere accordato contemporaneamente a più persone.

Sono applicabili a codesti studii le disposizioni degli articoli 7 e 8 della legge 25 giugno 1865, n. 2359.

Art. 14. Le bonificazioni di 2ª categoria si eseguiscono e si mantengono per mezzo di Consorzii, i quali possono essere volontarii od obbligatorii.

Art. 15. I Consorzii volontarii si costituiscono col consentimento di tutti gl'interessati.

Art. 16. Affinchè i Consorzii volontarii possano godere dei benefizii indicati nell'art. 54 della presente legge, i loro atti costitutivi debbono trasmettersi al Prefetto, e pubblicarsi per estratto nel Bollettino degli annunzii legali della Prefettura.

Art. 17. I Consorzii volontarii possono, due anni dopo la loro costituzione, chiedere di essere dichiarati Consorzii obbligatorii, quando l'opera interessi la pubblica igiene o o soddisfi ad un ragguardevole interesse agrario.

La relativa domanda dovrà risultare da una deliberazione degli interessati, che rappresentino almeno due terzi della superficie delle terre che costituiscono il Consorzio, o da una deliberazione di due terzi degl'interessati, che rappresentino più della metà della suddetta superficie.

La dichiarazione sarà fatta colle norme prescritte dall'articolo 21.

Art. 18. I Consorzii obbligatorii sono costituiti per iniziativa degl'interessati, delle Giunte municipali, delle Deputazioni provinciali, ed anche dello Stato per mezzo dei prefetti.

La iniziativa deve essere occasionata dall'interesse della pubblica igiene, o da un ragguardevole miglioramento agrario.

Art. 19. Quando l'iniziativa proviene dalla Giunta municipale, dalla Deputazione provinciale e dallo Stato per mezzo dei prefetti, la proposta col progetto delle opere da eseguirsi, a sensi dell'articolo 8, deve essere resa di pubblica ragione, e dato un termine di mesi 2 a presentare all'Ufficio del Comune o dei Comuni, nel cui territorio sono compresi in parte o nella loro totalità i terreni che si vogliono bonificare, le eventuali opposizioni.

Qualunque interessato od anche semplicemente iscritto nelle liste amministrative del Comune, in cui sono fatte le pubblicazioni, ha diritto di presentare le proprie opposizioni.

Le opposizioni devono essere motivate.

Trascorsi i due mesi, ed entro due mesi, i Consigli dei Comuni, nel cui territorio sono compresi nella loro totalità od in parte i terreni da bonificarsi, sono chiamati a votare sulla costituzione del proposto Consorzio, pronunciando sulle eventuali opposizioni.

Dopo i Consigli comunali, ed entro quattro mesi, sono chiamati analogamente a deliberare i Consigli delle provincie, del cui territorio fanno parte i terreni che si vogliono bonificare.

Quando i voti dei Consigli comunali e provinciali siano concordemente negativi, la costituzione del Consorzio obbligatorio non può aver luogo.

Trascorsi inutilmente i termini prescritti, il Governo può procedere alla costituzione dei Consorzii anche senza il voto dei Consigli comunali e provinciali.

Art. 20. Quaado l'iniziativa proviene dagli interessati, se essi rappresentano la minoranza per estensione di terreni che si vogliono bonificare, il Consorzio non può essere costituito che colle forme e norme contenute nel precedente articolo.

Se rappresentano la maggioranza per estensione di terreno, il Ministero, sentito il Consiglio della provincia, nel cui territorio sono situati tutti o nella maggior parte i terreni da bonificarsi, potrà promuovere, colle norme contemplate nel seguente articolo, il decreto che costituisce il Consorzio.

Art. 21. La costituzione definitiva dei Consorzii obbligatorii, è stabilita per Decreto Reale, sulla proposta dei Ministri dei lavori pubblici e d'agricoltura, industria e commercio, sentiti il Consiglio dei lavori pubblici ed il Consiglio di Stato.

Art. 22. Le spese che i Consorzii obbligatorii debbono incontrare per l'esecuzione delle opere necessarie alla bonificazione, quando all'esecuzione dell'opera si addivenga per le iniziative contemplate all'art. 19, vengono sostenute:

Per un decimo dallo Stato;

Per un decimo dalla Provincia o Provincie, direttamente o indirettamente interessate;

Per un decimo dal Comune o Comuni, direttamente o indirettamente interessati;

Per sette decimi dai proprietarii, direttamente o indirettamente interessati.

Le quote spettanti alle Provincie ed ai Comuni sono ripartite in ragione della superficie dei terreni da bonificarsi o contermini che ricevono beneficio, compresi nel rispettivo territorio.

I proprietarii saranno divisi per classi, a seconda del diverso grado d'interesse.

Compiuta la bonificazione, a senso dell'articolo 3, lo Stato, le Provincie ed i Comuni potranno esigere la rifusione della loro quota di contributo, o di una parte di essa, ripartendola fra i proprietarii in proporzione delle rispettive classi.

La rifusione avverrà per rate annuali in numero non minore di 10, e la somma da rifondersi non sarà gravata d'interesse.

Colle stesse condizioni e coi medesimi concorsi può essere resa obbligatoria una bonificazione da eseguirsi nei terreni ed a carico di un solo proprietario.

Quando l'opera sia iniziata dagli interessati, di cui all'articolo 20, tutta la spesa occorrente starà a carico dei proprietarii direttamente od indirettamente interessati, divisi per classi, secondo il diverso grado d'interesse.

Art. 23. Alla istituzione e ordinamento dei Consorzii, sì volontarii che obbligatorii per le opere di bonificazione, si applicano le norme generali relative all'ordinamento dei Consorzii per le opere di difesa sulle acque pubbliche, contenute nel capo II, titolo III, della legge sui lavori pubblici del 20 marzo 1865, in quanto non vi sia derogato dalla presente legge.

Art. 24. I proprietarii di terreni inclusi nel perimetro della bonificazione, che non abbiano aderito al Consorzio, potranno, nel termine di due mesi dalla costituzione di esso, dichiarare alla Prefettura che intendono cedere i loro fondi al Consorzio medesimo.

L'acquisto ne diviene obbligatorio pel Consorzio, e l'indennità di espropriazione è determinata a norma della legge 25 giugno 1865, n. 2359.

Essa può essere pagata al proprietario a rate annuali, cogli interessi legali scalari, in un tempo non maggiore di 20 anni.

Art. 25. Ogni qualvolta un Consorzio, sia coi ritardi nell'eseguimento dei lavori, sia colla inosservanza delle norme stabilite dalla presente legge e dal proprio statuto, comprometta il fine pel quale fu costituito, il Governo, sentito il Consiglio di Stato, può per Decreto Reale sciogliere l'Amministrazione ed assumere di Ufficio l'esecuzione delle opere di bonificazione.

Dopo un anno dalla data del Decreto Reale che ha sciolto l'Amministrazione del Consorzio, i proprietarii interessati potranno chiedere la riconvocazione dell'assemblea generale per ricostituire l'Amministrazione consorziale.

Verificandosi in seguito un nuovo scioglimento dell'Amministrazione consorziale, i proprietarii interessati non potranno chiederne la ricostituzione, se non dopo un triennio dalla data dell'ultimo Decreto Reale.

Capo V. — *Dei lavori di bonificazione e dei diritti dei proprietarii dei fondi in corso di bonificazione.*

Art. 26. La Deputazione del Consorzio fa compilare il progetto di massima tecnico-economico della bonificazione, nel quale saranno indicati il tempo e l'ordine in cui i lavori dovranno eseguirsi e compiersi.

In questo progetto, la bonificazione potrà essere distinta in varie sezioni.

I progetti d'esecuzione vengono compilati a misura che i lavori debbono eseguirsi.

Art. 27. Il progetto di massima, accettato dall'assemblea, o dal Consiglio dei delegati, è trasmesso al Prefetto, insieme ai reclami cui abbia dato luogo la sua pubblicazione. Sentito l'Ufficio del Genio civile, il Prefetto lo rassegna col proprio parere al Ministero, che decide definitivamente, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Art. 28. I progetti d'esecuzione delle opere nuove sono approvati dal Prefetto, sentito l'Ufficio del Genio civile; quelli di ordinaria manutenzione, dalla Deputazione amministrativa del Consorzio.

Art. 29. I proprietarii dei fondi inclusi nel perimetro della bonificazione, debbono fare nei fondi stessi tutte le opere minori, che occorrono per dare scolo alle acque e non recar pregiudizio allo scopo pel quale sono state eseguite le opere principali di bonificazione.

In caso di renitenza, la Deputazione amministrativa del Consorzio fissa un termine entro il quale dovranno compiersi le opere stesse; decorso il quale inutilmente, provvede d'Ufficio al loro eseguimento, rimborsandosi, a carico dei proprietarii morosi, delle spese incontrate colle forme di esazione delle contribuzioni consorziali.

Contro le decisioni della Deputazione amministrativa, rispetto ai lavori prescritti ed alle relative spese, gli interessati possono ricorrere al Prefetto, il quale decide definitivamente sul parere dell'Ufficio del Genio civile.

Art. 30. Il godimento delle proprietà situate entro il perimetro di una bonificazione rimane ai possessori dei fondi, salvo le occupazioni temporanee o permanenti, che fossero richieste per l'esecuzione dei lavori.

Per le occupazioni temporanee, il Consorzio paga una indennità ai proprietarii rispettivi; per le permanenti, acquista i terreni occupati, e può valersi, pel pagamento del relativo prezzo, della facoltà di cui all'ultimo comma dell'articolo 24.

Art. 31. Le terre da bonificare per colmata sono occupate temporaneamente dal Consorzio per la durata dei relativi lavori.

I proprietarii delle terre hanno diritto ad una indennità annua da convenire in base ad una media del decennio

precedente. In tal caso, il Consorzio diviene usufruttuario delle terre in colmata, fino alla riconsegna di esse ai rispettivi proprietarii.

I proprietarii delle terre da mettersi in colmata possono, rinunziando ad ogni indennità, rimanere in possesso delle terre medesime, e godere degli utili che queste potranno dare, purchè ciò non osti al regolare progresso delle colmate.

Art. 32. Qualora non possa venirsi ad un accordo rispetto alla misura delle indennità o del prezzo di espropriazione, di cui nei precedenti articoli 30 e 31, si procederà a norma della legge 25 giugno 1865, n. 2359, sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità.

Il Consorzio potrà prendere possesso temporaneo delle terre da bonificarsi per colmata, dopo depositato il prezzo da esso offerto per il primo anno di occupazione.

Art. 33. Alle opere di bonificazione contemplate nella presente legge sono applicabili le disposizioni contenute nell'articolo 127 della legge 20 marzo 1865 sui lavori pubblici.

(Continua)

LA FERROVIA DEL GOTTARDO
e gl' interessi francesi

Incaricato, nel febbraio scorso, dal Presidente del Consiglio dei ministri di Francia e Ministro degli esteri (Freycinet) di studiare le conseguenze presumibili della Ferrovia del Gottardo per gli interessi francesi, il signor Marteau ha esposto in una Relazione, che porta la data del luglio p. p. (già annunciata nel nostro N. 28), delle osservazioni e degli apprezzamenti che meritano di essere studiati anche in Italia.

Le osservazioni del signor Marteau si riassumono nell'affermazione, che la più grave, anzi la sola veramente grave minaccia della linea del Gottardo per gl'interessi francesi è il proposito evidente, e da quella linea grandemente favorito, della Germania, di sostituirsi alla Francia nelle relazioni commerciali con l'Italia, e di toglier quindi alla Francia un importantissimo sbocco e tutte le risorse di scambio a lei vantaggiose.

Un apprezzamento identico, ma esteso anche al carattere politico (di cui tace naturalmente il signor Marteau) di quella nuova via, che può servire alla Germania per collegare l'Alsazia e la Lorena con l'Italia, staccandole commercialmente e moralmente dalla Francia, fu già esposto nel fascicolo del 1° giugno ultimo della *Nuova Antologia* dal signor Emanuele Artom, il quale, svolgendo importanti considerazioni storiche, politiche e geografiche, limitò e definì acutamente l'efficacia vera della linea del Gottardo.

La coincidenza dei giudizii fra il relatore francese e lo scrittore italiano, che di poco lo precedette, ne rende singolarmente probabile l'esattezza; e dà ragione a ritenere che là appunto dovrebbe l'attenzione del Governo e del Paese rivolgersi, dove c'è un campo poco meno che sicuro di lotta tra la Francia e la Germania, e che può coltivarsi da noi, con accorgimento, prudenza e rettitudine, a tutto nostro profitto.

Accenniamo dunque sommariamente alle idee esposte dal signor Marteau, augurandoci che formino oggetto di studio pei Ministri nostri e pei capi dei grandi Servizii ferroviarii.

Secondo il relatore francese, la Compagnia del Gottardo naviga fatalmente in acque molto difficili. Per campare, essa ha necessità di un prodotto lordo enorme, perchè grandi sono le passività a cui deve far fronte; e forte è il rapporto fra prodotto lordo e prodotto netto su una linea a pendenze e tracciato tutt'altro che agevoli.

Il patto di concessione fissa dei massimi di tariffe assai alti, che la Compagnia ha applicati senza variazione. Ora, o essa abbassa le tariffe, e non guadagnerà abbastanza; o le mantiene, ed il traffico non arriverà a dare le 80,000 lire al chilometro di prodotto lordo, che, secondo il signor Marteau, occorrono al *minimum* per assicurare un prodotto netto sufficiente.

Come si vede, la base preliminare del ragionamento sarebbe di conforto a chi dal Gottardo teme danni e non spera beneficii. Ma forse il signor Marteau non vede giusto circa l'entità del traffico, il quale, secondo gli stessi suoi apprezzamenti, non può non essere considerevolissimo, così da permettere ben presto la riduzione delle tariffe, senza perturbazione dell'equilibrio finanziario della Compagnia.

Il signor Marteau esamina quindi partitamente le varie influenze che può esercitare la linea del Gottardo. Egli trova che non ha senso il dire ch'essa possa togliere alla Francia il transito di merci dall'Inghilterra e dal Belgio per l'Indo-China e l'Oriente, dimostrando luminosamente che dai porti d'Inghilterra e da Anversa si pagano noli eguali, e talora anche minori, che da Genova o Marsiglia per l'Oriente; sicchè quel traffico s'imbarca esclusivamente all'origine inglese o belga, e non percorre via di terra per prender il mare al Mediterraneo.

É invece pericoloso il Gottardo pel traffico di transito per la Francia tra l'Inghilterra, il Belgio e l'Italia; ma la differenza non enorme di costo della via del Gottardo, rispetto agl'itinerarii traversanti la Francia, rende il pericolo non grande, nè invincibile.

Il transito per la Francia di viaggiatori diretti per le Indie e l'Oriente, che è assai rilevante, può, secondo il sig. Marteau, essere tolto dalla linea del Gottardo; ma anche per esso, un conveniente apparecchio di difesa, da parte delle Compagnie francesi, può entro certi limiti assicurare, con sacrifizii non gravissimi, il mantenimento della prevalenza alle vie di Francia.

Dichiara per contro il sig. Marteau, come già avvertimmo, che il vero e grande pericolo della linea del Gottardo è l'azione ch'essa può esercitare nel sostituire per l'Italia le relazioni con la Germania, specialmente nel bacino del Reno, a quelle della Francia. Egli dimostra con statistiche la grandissima importanza attuale del traffico italo-francese; chiarisce come sia in progressivo e rapido sviluppo il traffico italo-germanico da pochi anni; e spiega come, entro quale campo, e con quale intensità, quella sostituzione della Germania alla Francia, che il relatore francese non nasconde di ritenere come una guerra politico-economica, dovrà progredire.

Questi apprezzamenti fanno, come abbiamo rilevato, esattissimo riscontro alle previsioni ed ai giudizii del citato articolo della *Nuova Antologia*, e dànno a vedere come a torto si sia voluto fin d'ora presagire poco men che fallita l'efficacia della via del Gottardo.

La Germania e la Francia si contendono vivamente i nostri mercati. Tocca a noi di saper fare quanto occorre affinchè quella concorrenza ci rechi il massimo vantaggio ed il minimo danno dall'una parte e dall'altra. Per esempio, i carboni del bacino della Saar si potranno sostituire con profitto, a Milano, ai carboni inglesi; ma nel complesso degli scambii nuovi per la via del Gottardo, non tutto andrà pel meglio, potendo subire pericolose rivalità le nostre stesse industrie.

Ci vorrà dunque studio diligente e fermezza, per guidare le cose sulla via che ci rechi beneficio, anzichè danno.

Il sig. Manteau pensa poi essere indispensabile l'esecuzione della linea del Sempione per assicurare alla Francia una prevalenza sul mercato di Milano, scartando come inefficace la linea del Monte Bianco. Questa è, in sostanza, la proposta fondamentale con cui si chiude quel rapporto, il quale più di tutto crede pericoloso, per effetto della nuova via, la concorrenza della Germania, che può togliere alla Francia una parte assai considerevole del suo traffico diretto.

Senza occuparci quì della proposta della linea del Sempione e dell'influenza che ad essa può attribuirsi rispetto agl'interessi nostri, ci limiteremo a chiamare l'attenzione del Governo, e specialmente del Direttore generale delle strade ferrate, comm. Valsecchi, e del Direttore generale delle gabelle, comm. Ellena, sui giudizii del sig. Marteau, che possono servire di guida nell'apprezzamento di ciò che a noi potrà essere più utile nelle future combinazioni ferroviarie interne ed internazionali.

X.

LE FERROVIE DELLO STATO
IN FRANCIA

Crediamo opportuno di tradurre dal *Journal des travaux publics*, organo ministeriale, il seguente articolo informativo sul bilancio ferroviario francese del 1883:

Il bilancio del 1883 è il primo che abbia assimilato l'esercizio delle Ferrovie dello Stato ai Servizii annessi, dipendenti, dal punto di vista del bilancio, dai varii dipartimenti ministeriali. Finora l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato aveva per norma di versare l'eccedente de' suoi prodotti al Tesoro, ove si prelevavano, sui crediti del Ministero dei lavori pubblici, le somme necessarie per saldare l'eccedente delle spese. Fu la Commissione del bilancio del 1882 che pensò esser giunto il momento di sottoporre direttamente alle Camere il bilancio delle Ferrovie dello Stato e di sopprimere nel bilancio dei lavori pubblici il capitolo delle deficienze eventuali dei prodotti.

Le previsioni del bilancio 1883 furono stabilite secondo i calcoli del 1882. Il prodotto del 1882 essendo stato valutato, in cifra rotonda, a 10,000 fr. per chilometro, secondo i prodotti probabili dell'antica rete nel 1881, accresciuti del 3 0[0, nonchè dei prodotti della nuova rete (*), si fece subire a questa valutazione del prodotto chilometrico del 1881 un secondo accrescimento del 2 0[0, che lo portò a 10,200 fr. pel 1882. Il numero dei chilometri eserciti nel 1882 essendo di 2,370, si giunge così ad un prodotto di 24,174,000 fr. Aggiungendo a questa somma il reddito delle 12 nuove linee che saranno aperte nel 1883, cioè 2,142,000 fr., si è tratti a portare nel bilancio di questo esercizio un prodotto totale di 26,316,000 fr.

Per istabilire il bilancio delle spese, si è preso per base il numero dei chilometri che potranno percorrere i treni durante l'anno; e questo numero di chilometri è calcolato secondo il corrispondente numero previsto pel 1882, stabilendo una proporzione tra le lunghezze ed i prodotti chilometrici probabili dei due esercizii consecutivi 1882 e 1883. Egli è mediante il numero dei chilometri percorsi, valutato pel prossimo esercizio a 9,562,000, che furono determinate le spese del materiale e della trazione, fissando a fr. 0,658 il costo del chilometro-treno. Queste spese ammontano così a 6,302,700 fr.

Le spese dell'esercizio, della via e degli oneri speciali, come soccorsi, assicurazioni, ecc., sono più facili a stabilirsi, poichè esse sono proporzionali allo sviluppo della rete. Il credito domandato per l'esercizio ascende a franchi 6,106,800, il che dà una media chilometrica di fr. 2,259.20. La via ed i fabbricati sono inscritti per una spesa di 6,038,090 fr., il che corrisponde a fr. 2,237 al chilometro. Finalmente gli oneri speciali dànno un totale di 3,157,310 fr., corrispondenti ad una media chilometrica di fr. 1,169.41.

Per valutare gli aumenti da attribuirsi alle spese dei Servizii centrali, si prese per base l'aumento previsto nei prodotti. Il totale di questi crediti è di 509,500 fr., di cui 75,000 pel Consiglio d'amministrazione.

Il bilancio delle spese, secondo quanto precede, ammonta a fr. 22,205,000; quello dei prodotti essendo di fr. 26,316,000, l'esercizio 1883 deve, secondo le previsioni, presentare una eccedenza di fr. 4,111,000.

Si è veduto che i calcoli del 1883 furono dedotti dai risultati ottenuti nel 1881: essi ne differiscono ben poco come sorgenti di prodotto. Infatti, la grande velocità è prevista con un prodotto chilometrico di 4,706 fr, in luogo di 4,557, cifra realizzata nel 1881; la piccola velocità darà fr. 4,844, in luogo di 4,579; ed i prodotti diversi sono previsti in 184 fr., in luogo di 325. In totale, 9,734 fr. al chilometro, in luogo di 9,461.

Il conto dell'esercizio del 1881 constata che il percorso medio dei viaggiatori ed il tonnellaggio delle merci sono rimasti pressochè costanti nel 1879, 1880 e 1881. L'apertura delle nuove linee, che concorsero a stabilire la cifra del prodotto chilometrico, non ha nel 1881 modificato sensibilmente i risultati dell'esercizio precedente; l'aumento del traffico ha compensato le diminuzioni, che furono la conseguenza di certi abbassamenti di tariffe.

Nel 1880, l'Amministrazione ha posto in vigore tariffe di viaggiatori realizzanti dei ribassi, che variavano da 0 a 17 0[0 pei biglietti semplici, secondo le distanze; da 40 e 25 0[0 pei biglietti di andata e ritorna, al di qua o al

(*) Dicesi antica rete quella che fu costituita colla legge 18 maggio 1878; la nuova rete comprende le linee riscattate dallo Stato.

di là di 50 chilom. Nel 1881, il ribasso del 40 0[0 sui biglietti di andata e ritorno fu esteso ai viaggi per qualunque distanza.

Per le merci, furono posti egualmente in vigore dei ribassi di tariffe nel 1880 e 1881; la maggior parte delle tariffe speciali delle antiche Compagnie riscattate nel 1878 furono soppresse, per dar luogo ad una tariffa generale a base decrescente secondo le distanze.

L'esercizio della nuova rete non fu provvisoriamente affidato allo Stato che nel corso del 1881: i risultati non permettono ancora di trarne delle conclusioni pel bilancio del 1883. Ma non è lo stesso per l'antica rete; e l'aumento del prodotto chilometrico, coincidendo con notevoli ribassi di tariffe, merita di essere segnalato. Aggiungiamo che i risultati conosciuti del 1° semestre 1882 dimostrano vieppiù un miglioramento sull'esercizio precedente.

Tutti questi fatti indicano che l'esercizio delle Ferrovie dello Stato si fa in condizioni vantaggiose pel pubblico e proficue pel Tesoro.

A questa rosea esposizione dell'organo officioso, giova contrapporre le osservazioni della *Revue economique et financière,* molto competente nella materia di cui trattasi:

I risultati finora ottenuti dalla rete di ferrovie esercite direttamente dallo Stato non sono tali da offrire grandi illusioni sui meriti di questo sistema di esercizio, nè per incoraggiarne la generalizzazione. Da questo punto di vista, l'esperimento in corso aveva forse la sua utilità. Anzi, tenendo conto delle circostanze particolari in cui si trovarono finora queste Ferrovie, è impossibile di non riconoscere che la gestione diretta dello Stato non diede che risultati i quali si sarebbero potuti ottenere probabilmente con minore spesa con qualunque altro sistema.

Se si esamina il conto dell'Amministrazione di queste Ferrovie per l'esercizio 1881, si vede che i prodotti raggiunsero la cifra di 20,221,390 fr., e le spese quella di 17,731,390 fr. Il rapporto tra le spese ed i prodotti è dunque di 87.68 0[0, ed il prodotto netto di 2,489,991 fr. Ma che sarebbe stato, se l'Amministrazione avesse dovuto far fronte agli oneri provenienti da un conto di primo impianto? Secondo le cifre ufficiali contenute nel *Bollettino del Ministero dei lavori pubblici*, le somme spese fino al 31 dicembre 1881 pel riscatto delle linee costituenti la rete dello Stato, e per la costruzione delle linee nuove, non ascendevano a meno di 540 milioni in cifra rotonda. Il prodotto netto essendo di 2,489,991 fr., la proporzione di questo prodotto alla spesa totale di primo impianto raggiunse appena fr. 0.46 0[0. Se invece d'essere in mano allo Stato e di non dover contare che sui contribuenti, codeste linee avessero formato un esercizio privato, il fallimento sarebbe già un fatto compiuto.

Si obbietterà che questo reddito di fr. 0.46 per 0[0 si è ottenuto comprendendo le spese relative alla nuova rete, la quale, non essendo ancora che poco produttiva, ne abbassa forzatamente il totale. C'è, senza dubbio, una parte di vero in questa obbiezione, ma se ne può ben apprezzare l'estensione.

L'antica rete, comprendente le linee delle Charentes e della Vandea (in totale 1,821 chil.), rappresenta per lo Stato, compresi riscatto e sovvenzioni, un capitale sborsato di 438 milioni in cifra rotonda. Il prodotto *netto* speciale per queste linee essendo di 3 milioni pel 1881, il rapporto tra il prodotto *netto* e la spesa totale è dunque di 0.70 per 0[0. Si converrà che pochi capitali si contenterebbero di tale beneficio.

L'esercizio delle Ferrovie dello Stato essendo stato, per la prima volta, assimilato, dal punto di vista del bilancio, all'Amministrazione dei Servizii annessi che dipendono dai varii dipartimenti ministeriali, noi troviamo nel rapporto del signor Sadi-Carnot una valutazione delle spese e dei prodotti probabili di tale servizio per l'esercizio 1883. Rendendo pure giustizia alla moderazione dell'on. relatore nelle sue cifre, è tuttavia evidente che le sue previsioni peccano ancora di ottimismo. Dal resto, il signor Sadi-Carnot è il primo a riconoscere che i suoi calcoli sono lontani dal riposare sopra basi certe, e ch'essi non devono essere accolti che come approssimazioni.

Checchè ne sia, il signor Sadi-Carnot ammette che il rapporto tra le spese ed i prodotti potrà essere pel 1883 di 84.37 per 0[0, anzichè di 87 68 per 0[0, come lo abbiamo veduto pel 1881. Ma le cifre forniteci dal conto dell'Amministrazione rendono assai dubbia la realizzazione di codesta speranza. Infatti, quel conto dimostra che, se il rapporto tra le spese ed i prodotti è stato di 84 per 0[0 per l'antica rete, 1ª parte (cioè per le linee aperte prima del 1° gennaio 1881), esso è stato di 113 per 0[0 per la 2ª parte dell'antica rete (cioè per le linee aperte nel 1881), e di 141 per 0[0 per la nuova rete propriamente detta. Ora, è facile capire che, anzichè diminuire, il rapporto tra la spesa ed il prodotto dovrà tendere ad elevarsi, a misura che nuove linee, necessariamente poco produttive, verranno ad aggiungersi alle antiche. Se non si vuole esporsi a disinganni, bisogna attendersi che gli esercizii futuri non daranno risultati sensibilmente diversi dai precedenti.

Noi non abbiamo fatto finora che esporre il complesso dei risultati ottenuti dall'esercizio delle dette Ferrovie; e si potrebbe, fino ad un certo punto, ammettere che la loro mediocrità si riferisce più alla qualità delle linee esercite, che al loro esercizio medesimo. Ma questa stessa illusione ci è tolta, se esaminiamo la progressione seguita dacchè lo Stato si è incaricato del detto esercizio. Per ciò basta prendere le cifre riguardanti esclusivamente le linee dell'antica rete. Per queste linee, il rapporto tra le spese ed i prodotti, ch'era stato di 78.62 per 0[0 nel 1879, si elevò ad 82.63 per 0[0 nel 1880, ed a 84.63 per 0[0 nel 1881. La progressione di queste cifre, bisogna convenirne, non permette guari di riconoscere nello Stato un'attitudine speciale per l'esercizio economico delle nostre ferrovie antiche o nuove.

In un prossimo numero esamineremo se almeno il pubblico abbia trovato nella riduzione ed in un miglior accordo delle tariffe, un compenso ai sacrificii che codesto sistema di esercizio pare destinato ad imporre ai contribuenti. Ma temiamo assai di non aver a segnalare, anche sotto questo rapporto, che risultati affatto insufficienti.

Informazioni Particolari

DEL MONITORE

L'articolo 22 dell'ultima Convenzione per modificazioni ed aggiunte alle Convenzioni colla Società delle ferrovie Meridionali stabilisce al 31 dicembre 1882 il termine, entro il quale il Governo ha diritto di riscattare la rete delle ferrovie medesime.

Questo termine potendo essere prorogato di sei mesi sopra domanda del Governo o della Società, sappiamo che il Ministero dei lavori pubblici si è valso di tale facoltà, ed ha quindi notificato all' Amministrazione di quelle ferrovie che il termine per l' effettuazione del detto riscatto resta definitivamente fissato al 30 giugno 1883.

><

L'8 ottobre p. v. si terrà in Roma la Conferenza generale annuale delle Ferrovie interessate nel servizio internazionale italo-germanico, tanto per la via del Brennero, quanto per la via del Gottardo. Quaranta Amministrazioni ferroviarie, tra italiane ed estere, saranno rappresentate alla detta Conferenza, nella quale, oltre ai miglioramenti da introdursi nell'accennato servizio, si porranno le basi pei nuovi servizii cumulativi per le merci, sia col Belgio e l'Olanda, sia coll'Inghilterra.

A suo tempo informeremo i lettori sui risultati.

><

L'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia ha incaricato il cav. Maroni, ingegnere-capo dei telegrafi, ed il cav. Fadda, ingegnere-capo dell'Ufficio d'arte del materiale, di recarsi a Londra per istudiarvi l'applicazione dell'illuminazione elettrica dei treni, già attuata con successo sulla ferrovia London-Brighton.

L'applicazione consiste nell'utilizzare per l'illuminazione delle carrozze, mediante lampade ad incandescenza, l'energia elettrica accumulata in potenti batterie di pile secondarie, ossia accumulatori Faure.

Questi accumulatori vengono caricati alle Stazioni di partenza, per mezzo di macchine dinamo-elettriche mosse da motori fissi.

I suddetti signori sono già partiti stamane per la loro missione.

><

Le dirotte e continue pioggie di questi giorni, oltre ai gravissimi danni e non lievi disgrazie prodotti dall'ingrossamento e straripamento di fiumi e torrenti in molte città e campagne, specialmente della Lombardia e del Veneto, causarono pure la interruzione del servizio ferroviario su parecchie linee, colla distruzione d'opere d'arte e con altri guasti assai rilevanti.

Ci è per ora impossibile indicare partitamente codesti deplorevoli fatti; ma non tardiamo a constatare che dovunque furono presi dalle Autorità locali e dalle Amministrazioni ferroviarie i più energici provvedimenti per mantenere o riattivare al più presto le regolari comunicazioni tra i paesi invasi o minacciati dalle acque.

Notiamo poi con piacere che il Ministro dei lavori pubblici non tardò a recarsi sui luoghi dei disastri per assicurarsi delle disposizioni date per riparazioni e provvedimenti di urgenza.

><

Sappiamo che procedono molto attivamente i lavori di montatura della travata metallica del ponte sul Ticino, che dovrà servire per la ferrovia da Novara a Pino. Ci viene riferito che, entro il corrente mese, la travata stessa potrà essere ultimata, e che nei primi giorni di ottobre si potranno eseguire le relative prove di resistenza.

><

Annunciamo con piacere che l'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia, allo scopo d'incoraggiare l'impianto in Italia di una fabbrica di molle per veicoli, ha aggiudicato alla Ditta Raggio e C. di Sestri Ponente la fornitura di 234 tonnellate di molle, essendo il prezzo offerto inferiore a quelli delle Ditte straniere.

La Ditta Raggio ha tosto provveduto all'impianto delle macchine occorrenti alla detta fabbricazione.

><

Sappiamo che la Società delle Strade ferrate Meridionali fa lavorare colla massima attività lungo il tronco della ferrovia Benevento-Campobasso, compreso fra le Stazioni di Vinchiaturo e Baranello, per aprirlo all'esercizio entro il prossimo mese di novembre. Il detto tronco ha la lunghezza di 4 chilometri: e per arrivare da Baranello a Campobasso, non rimarranno da costruire che poco più di 9 chilometri.

><

Dalla Società medesima sono stati presentati all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici i seguenti progetti:

Per le Stazioni di Piediluco e di Contigliano, e per la fermata della Sellecchia, lungo la linea Terni-Rieti;

Per la esecuzione di tre ponti a trevate metalliche, di metri 40 di luce libera, per l'attraversamento del fiume Velino: e per altri due ponti, pure a travata metallica, il primo sul Turano di m. 30 di luce, ed il secondo sul Canera di 10 metri: gli uni e gli altri lungo la predetta linea Terni-Rieti.

><

L'appalto del tronco da Morrovalle a Piediripa, della linea Macerata-Civitanova, fu deliberato provvissoriamente, al primo incanto, al sig. Francesco Resciguo per la somma di L. 286,748, ossia col ribasso del 25.52 0[0] su quella di appalto.

Nell'asta per l'appalto del tronco di ferrovia da Cuneo a San Dalmazzo (linea Cuneo-Ventimiglia) rimase deliberatario provvisorio il sig. Penna per la somma di L. 943,918, ossia col ribasso del 12 0[0] su quella di appalto.

La scadenza dei fatali è fissata al 3 di ottobre p. v. pel primo dei detti appalti, ed al giorno 4 successivo pel secondo.

><

Nel termine dei fatali non essendo stata presentata alcuna offerta di ribasso, l'appalto del tronco Scilla-Bagnara, della ferrovia Reggio-Castrocucco, rimase definitivamente aggiudicato al deliberatario provviso-

rio sig. Giovanni Missaghi per la somma di L. 1,401,600, ossia col ribasso del 27 0[0] su quella di appalto.

><

Al Ministero di agricoltura, industria e commercio è stata avanzata istanza per ottenere l'autorizzazione di una Società anonima col nome di *Società dei tramways di Modena*, la quale ha lo scopo di esercitare i *tramways* già costrutti, e di costruire ed esercitare gli altri ottenuti e da ottenersi in concessione per la città e suburbi di Modena.

Il capitale della Società è fissato in L. 250,000, rappresentato da 1,000 Azioni da L. 250 cadauna.

><

La Deputazione del Consorzio costituitosi per la linea Metaurense da Fano ad Urbino ha avanzata istanza al Ministero dei lavori pubblici per ottenere la concessione della costruzione e dell'esercizio della strada ferrata predetta, in conformità dell' articolo 5 della legge 5 giugno 1881 N. 240.

La domanda di concessione è per ora limitata al tronco da Fano a Santa Barbara, della lunghezza di chilometri 39 e del costo di L. 2,030,000.

Sappiamo che il Consorzio si obbligherebbe, una volta approvato il tracciato definitivo dell'altra ferrovia Sant'Arcangelo-Fabriano, di assumere anche la costruzione di un tronco di allacciamento tra questa ferrovia e la Metaurense.

><

Ci scrivono da Napoli che il Consiglio di amministrazione di quel Banco ha di recente deliberato di aprire un nuovo conto-corrente a favore del Delegato governativo degli Stabilimenti industriali di Pietrarsa e dei Granili, fino alla concorrenza di L. 500,000.

><

Il Consiglio di amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha approvato i fabbisogni pei seguenti acquisti:

700 tonnellate di lamiere di ferro, dello spessore di oltre 4 millimetri;

300 tonnellate di lamiere di ferro, dello spessore inferiore a 4 millimetri;

1,800 cerchioni di acciaio fuso per locomotive;

7,800 cerchioni di acciaio per locomotive e tenders e per veicoli:

chilog. 550,000 di ferro diverso in barre.

Il Consiglio stesso ha proceduto alle seguenti aggiudicazioni di forniture:

15,000 tonnellate di carbone austriaco alla Ditta Trifailer Kohlenwerks Gesellschaft;

20,000 tonnellate di carbone francese grosso e minuto al Sindacato d'esportazione dei carboni francesi in Marsiglia:

10,000 tonnellate di mattonelle formate con carbone inglese alla Ditta Graige la Merthyr.

><

In relazione all'annuncio inserito in fine del precedente nostro numero, dobbiamo oggi aggiungere di avere ricevuto l'opuscolo pubblicato a Zurigo dalla *Verein Technischer Beamter der Gotthardbahn* (Società degli impiegati tecnici della Ferrovia del Gottardo), contenente i nomi, le qualifiche ed altre individuali indicazioni di tutti gl'impiegati tecnici rimasti disoccupati in seguito al compimento della Ferrovia del Gottardo, e che si offrono per consimili lavori od altra conveniente occupazione anche all'estero.

Trattandosi di un personale bene istruito e pratico, e che diede splendide prove di sè nei difficili lavori del Gottardo, non possiamo che vivamente raccomandarlo alle principali Imprese d'opere pubbliche od Amministrazioni pubbliche e private, che potrebbero approfittarne con sicuro vantaggio.

Le domande e trattative in proposito devono dirigersi alla Segreteria della detta Società in Airolo, Canton Ticino, ed anche presso il nostro Ufficio.

><

L'Impresa di navigazione del Lago Maggiore è stata autorizzata ad introdurre alcune modificazioni nell'attuale orario delle corse dei proprii battelli. Tali modificazioni andranno in vigore col 1° del prossimo ottobre.

><

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dall'11 al 16 settembre corrente:

Furono, fra gli altri, approvati i progetti riflettenti:

La costruzione del tratto di diramazione dalla Stazione al porto di Gallipoli, della ferrovia Zollino-Gallipoli;

L'ampliamento della Stazione di Terni, in conseguenza della costruzione della ferrovia Terni-Rieti;

L'ampliamento della Stazione di Avigliana, lungo la ferrovia Torino-Susa;

L'ampliamento e completamento della Stazione di Recco, lungo la ferrovia Genova-Spezia;

L'impianto ed esercizio di una tramvia a vapore da Voghera a Stradella, in provincia di Pavia;

La sistemazione della strada nazionale del Caffaro, nella provincia di Brescia;

La sistemazione ed il lastricamento di un tratto della strada nazionale delle Puglie, attraversante l'abitato di Avellino;

La costruzione del tronco della strada provinciale di 1ª serie lungo la valle del Trigno, dalla provinciale Aquilonia presso i Tre Termini alla comunale di Pescolanciano presso Pietrabbondante, in provincia di Campobasso;

Il rinforzo dell' imbancamento dell' argine sinistro di Adige alla marezzana Nichesola ed a Volta Marioni, in Comune di Terrazzo, provincia di Verona;

La sistemazione dell'arginatura destra di Po fra Sannazzaro e la chiavica Piacentine, in Comune di Monticelli d'Ongina, provincia di Piacenza;

E le opere di assettamento e di difesa frontale dell'argine sinistro di Meduna alla Bellavalle, in Comune di San Giorgio della Richinvelda, provincia di Udine.

Furono poi ritenuti ammissibili in massima i progetti concernenti:

Una ferrovia da Lecce a Francavilla con diramazione per Nardò;

Una ferrovia da Frosinone a Terracina;

Una ferrovia da Pieve di Nievole a San Miniato;

Un tronco di diramazione per Sarzana, della ferrovia Parma-Spezia;

Il tracciamento generale di una strada provinciale littoranea Tirrena da Sapri al confine di Catanzaro;

Ed un ricovero marittimo nella spiaggia di Sciacca, in provincia di Girgenti.

ESPERIMENTI D'ILLUMINAZIONE ELETTRICA
ALLA STAZIONE CENTRALE DI TORINO.

Gli annunciati esperimenti d'illuminazione elettrica, sistema Bürgin, alla Stazione ferroviaria di Torino, si possono dire quasi completamente riusciti. Il regolatore Bürgin è stato trovato da persone competenti semplice e sicuro. Crediamo quindi utile di darne le seguenti indicazioni tecniche, aggiungendo che i suddetti esperimenti continueranno ancora per qualche tempo probabilmente nelle Officine ferroviarie.

L'impianto consiste in una macchina dinamo-elettrica Bürgin (tipo *C*) ed in quattro lampade a regolatore, sistema Bürgin, identiche fra di loro per ciò che riguarda il congegno regolatore, ma alquanto differenti nell'apparenza esterna.

La macchina dinamo-elettrica è stata collocata nelle Officine annesse alla Stazione, e congiunta colla locomobile a vapore che fornisce, durante il giorno, la forza motrice alla Torneria. Questo elettro-motore assorbisce, quando il cilindro indotto ruota colla velocità normale di circa 1,600 giri al minuto, un lavoro corrispondente a circa 7 cavalli-vapore.

La macchina Bürgin è a corrente continua, e non richiede altro elettro-motore sussidiario, che funzioni come eccitatore. Quale generatore di elettricità, ha un rendimento superiore a quello della generalità delle altre macchine congeneri, poichè il lavoro meccanico spesovi produce il 93 0[0 circa della quantità d'elettricità teoricamente corrispondente secondo la legge degli equivalenti fisici.

Dal punto di vista pratico, la macchina Bürgin si presenta con forme solide e veramente industriali: evita, con un'ingegnosa disposizione del cilindro indotto, il rischio di un'eccessiva sopraelevazione di temperatura durante la marcia; ed offre il vantaggio, punto trascurabile in un impianto industriale, di un'assenza completa di pericolo per le persone che attendono al servizio degli apparecchi. Ciò si ottiene mediante la produzione di correnti continue ed a debole tensione, anzichè delle correnti alternate ed a forte tensione, di cui si valgono molti sistemi di illuminazione elettrica, e che possono facilmente dare origine a gravi accidenti nel personale di servizio, a causa della commozione violenta che soffre il sistema nervoso d'una persona che venga a contatto con un conduttore, in cui passa una forte corrente continuamente invertita.

Nell'applicazione esperimentale alla Stazione di Torino, la distanza fra l'elettro-motore e la località in cui viene eseguita l'illuminazione è eccezionalmente grande, la lunghezza complessiva del circuito risultando di non meno di un chilometro. Malgrado la perdita di forza elettro-motrice, dovuta alla resistenza di un così lungo conduttore, l'intensità luminosa delle quattro luci disposte nel Padiglione degli Arrivi riesce molto grande (120 a 150 Carcels per ogni lampada), ed il loro effetto illuminante è incomparabilmente superiore a quello del gas.

Una delle lampade, o fari, è appesa alla cornice esterna del Padiglione, ed illumina il piazzale d'accesso delle carrozze. Ha una lanterna in cristallo ordinario, non smerigliato, nè opalizzato, allo scopo di proteggere i carboni e l'arco voltaico dalle intemperie, senza diminuirne la potenza illuminante. L'effetto ottenuto è maggiore che nelle altre lampade a globo opalizzato; ma, naturalmente, non è un tipo di lampada ammissibile che all'esterno, e quando sia collocata ad una tale altezza, che lo splendore dell'arco voltaico, non attenuato dalla frapposizione di alcun mezzo semi-trasparente, non offenda più l'occhio che direttamente lo mira. Del resto, l'impressione che si sente ora d'una eccessività di luce, d'una pena nell'organo visivo, cesserà di sussistere quando, in un avvenire più o meno imminente, l'illuminazione a grandi fari elettrici sia passata nelle abitudini cittadine, e l'occhio, non più spinto da un istinto di curiosità, non cercherà di fissare la nuova sorgente luminosa, come per studiarla, più di quello che ora non si diverta a fissare in pien meriggio la sorgente ordinaria di luce che illumina da tanti secoli il vecchio mondo.

Una seconda lampada, in un globo sferico opalizzato, elegantemente sostenuto da una lanterna in *bronze d'art*, rischiara il passaggio dalla grande tettoia della Stazione al Padiglione degli Arrivi, e vi spande una luce intensa, ma dolce, quale si conviene a quel ristretto ambiente.

Altre due lampade, sospese alla copertura del Padiglione illuminano il grande marciapiede e tutta la tettoia, sotto la quale si concentra il movimento dei viaggiatori e dei veicoli ad ogni arrivo di treni. Queste due lampade appartengono ad un tipo più specialmente destinato all'illuminazione interna di opificii ed altri spazii perfettamente chiusi e riparati contro il vento, o con copertura atta a ben riflettere e spandere all'ingiù, in modo uniforme, quella grande quantità di luce, che altrimenti va perduta nell'alto. Queste due condizioni non si verificano nella tettoia degli Arrivi della nostra Stazione; laonde, oltre ad essere inutilizzato, per una gran parte, il potere illuminante delle lampade, le medesime si trovano esposte a tutti i movimenti dell'aria esterna, ed il loro arco voltaico, incompletamente protetto da una sola mezza sfera di vetro opalizzato, risente il soffio di tutte le correnti d'aria, e le traduce in altrettanti traballamenti di luce. Il rimedio a questo inconveniente, il solo che siasi potuto notare nell'impianto esperimentale della nostra Stazione, è semplice e di un ordine affatto materiale.

A parte ciò, adunque, il regolatore Bürgin ci pare funzionare almeno altrettanto bene, quanto qualunque altro applicato finora in Italia ed all'estero, mentre la sua costruzione è più semplice che la generalità di tutti gli altri.

Ecco poi i dati del costo orario dell'illuminazione in discorso, per quanto riguarda il consumo di materie.

Quattro fari, che uguagliano in intensità luminosa più di 600 becchi a gas, costano:

Consumo dei carboni per le lampade, a L. 0.15 per ciascuna	L. 0.60
Forza motrice di 7 cavalli-vapore, che, supposta fornita da una macchina a gas, richiede un consumo di circa 6 m. c. di gas all'ora, a L. 0.24 il m. c.	» 1.44
Totale costo orario	L. 2.04

Con questa somma non si possono avere, a Torino, che 40 becchi a gas, accesi per lo spazio di un'ora.

Notizie Ferroviarie Italiane

Bilanci preventivi pel 1883. — Dagli Stati di prima previsione pel 1883, in questi giorni presentati dal Ministero delle finanze alla Presidenza della Camera dei deputati, rilevasi che il prodotto netto delle ferrovie di proprietà dello Stato, pel già verificatosi incremento del traffico, promette un maggior introito di L. 4,300,000 in confronto del 1882.

Per le nuove costruzioni ferroviarie è calcolata la spesa straordinaria di L. 89,233,807; ed a questa sarà provveduto per 72 milioni con alienazioni di rendita, e pei rimanenti 17 milioni si farà fronte coi concorsi obbligatorii e volontarii e colle anticipazioni da parte delle Provincie e dei Comuni, giusta gli stanziamenti che, a termini di legge, appariscono nel bilancio dell'entrata.

Ferrovia Battipaglia-Castrocucco. — Riuscito deserto il 1° incanto, tenutosi l'11 corr., si addiverrà alle ore 11 ant. del 26 pur corr., presso la Prefettura di Salerno, ad un secondo pubblico incanto per l'appalto della fornitura di n. 25 deviatoi, con cuore in acciaio fuso capovolgibile, di cui n. 18 per l'armamento delle Stazioni del tronco di ferrovia in costruzione fra Battipaglia ed Ogliastro, e n. 7 pel tronco successivo fra Ogliastro ed Agropoli, per l'ammontare preventivato di L. 50,000.

I deviatoi dovranno essere conseguati, franchi di qualunque spesa nella Stazione di Battipaglia, linea Napoli-Potenza, entro mesi tre dal giorno in cui sarà dato l'ordine di esecuzione del lavoro.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito di L. 2.500 per cauzione provvisoria, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione definitiva è fissata in L. 5,000, in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia Colico-Sondrio. — L'incanto simultaneo, tenutosi il 9 corrente, essendo riuscito deserto, si addiverrà, alle ore 10 antim. del 2 ottobre p. v., presso il Ministero dei lavori pubblici e presso la Prefettura di Sondrio simultaneamente, alla second'asta per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Colico-Sondrio, compreso fra Morbegno e Sondrio, della lunghezza di m. 24,074 (escluse le espropriazioni stabili, le travate metalliche per ponti e la provvista dei ferri d'armamento e meccanismi fissi per Stazioni), per la presunta somma di L. 1,300,000.

I lavori dovranno essere intrapresi a misura che se ne farà la regolare consegna, ed essere condotti con la necessaria attività, perchè l'apertura del tronco all'esercizio possa essere fatta entro mesi 36 dal giorno in cui la consegna avrà avuto principio. — I lavori di completamento, di finimento, accessorii, e quelli di manutenzione obbligatoria a carico dell'Impresa, dovranno essere ultimati, in uno con la relativa liquidazione finale ed in istato di collaudo entro mesi 24 successivi all'apertura del tronco all'esercizio.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito stabilito per adire all'incanto.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 57,000, ed in L. 115,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

— L'incanto simultaneo tenutosi come sopra, essendo riescito deserto, si addiverrà, alle ore 10 antim. dello stesso giorno 2 ottobre p. v., presso il Ministero e la Prefettura suddetti simultaneamente, alla second'asta per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Colico-Chiavenna, compreso fra la progressiva 11.159 e la Stazione di Chiavenna, della lunghezza di m. 15,188.50 (escluse le espropriazioni stabili e la provvista dei ferri d'armamento e meccanismi fissi per le Stazioni), per la presunta somma di L. 1,290,000.

I lavori dovranno essere intrapresi e compiuti come sopra.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 57,000, ed in L. 115,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia Macerata-Albacina-Fabriano. — L'incanto simultaueo, tenutosi il 12 corrente, essendo riuscito deserto, si addiverrà, alle ore 10 antimeridiane del 3 ottobre p. v., presso il Ministero suddetto e la Prefettura di Macerata simultaneamente, alla second'asta per l'appalto delle opere e provviste occorrenti per la costruzione del tronco della ferrovia Macerata-Albacina-Fabriano, compreso fra le Stazioni di Macerata (Piediripa) e Macerata (città), della lunghezza di m. 5,654 (escluse le espropriazioni stabili e la provvista dei ferri d'armamento e dei meccanismi fissi per le Stazioni), per la presunta somma di lire 860,000.

I lavori dovranno essere intrapresi a misura che se ne farà regolare consegna, ed essere condotti con la necessaria attività, perchè l'apertura del tronco all'esercizio possa essere fatta entro mesi 24 dal giorno in cui la consegna avrà avuto principio. — I lavori di completamento, di finimento, accessorii, e quelli di manutenzione obbligatoria a carico dell'Impresa, dovranno essero ultimati, in una con la relativa liquidazione finale ed in istato di collaudo, entro mesi 12 successivi all'apertura del tronco all'esercizio.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 43,000, ed in L. 86,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia Solmona-Isernia-Caianello. — Scrivono alla *Riforma* del 13:

Nell'adunanza che tenne ieri l'altro il Consiglio provinciale d'Aquila, il consigliere ingegnere Mansueto De Amicis ricordò l'importanza di questo tronco ferroviario, sotto l'aspetto economico e militare.

L'oratore accennò ai discorsi fatti di recente nella Camera dei deputati in favore della linea suddetta, e sostenne doversi fare dal Consiglio provinciale insistenti pratiche presso il Governo, per ottenere il passaggio fra le linee comprese nella seconda categoria.

Terminò invitando la Deputazione provinciale a presentare la proposta concreta di un prestito con qualche Istituto di credito, per effettuare i lavori della linea Solmona-Isernia-Caianello, senza nuocere all'equilibrio del bilancio provinciale.......

Riferendosi al discorso che fu pronunciato alla Camera dagli onorevoli Angeloni, Mascilli, ed agli altri deputati che si occuparono dello stesso argomento, l'onor. Presidente del Consiglio provinciale, onor. Capponi, rilevò l'assoluta necessità che le Provincie aiutino il Governo nella costruzione delle nuove ferrovie, stanziando le somme occorrenti, e non si lascino lusingare dalla speranza che lo Stato sopporti esso solo tutta la spesa, quando concorrano le ragioni strategiche a favore delle nuove linee.

Invitò quindi il Consiglio ad approvare la mozione dell'ing. De Amicis, e promise che si sarebbe adoperato con tutte le forze per vederla attuata.

Dopo una breve dichiarazione del consigliere Camerini, la proposta dell'ing. De Amicis fu approvata con 32 voti favorevoli contro 3.

Ferrovia Mantova-Peschiera. — Il 10 corr. si tenne in Valeggio un'adunanza dei rappresentanti dei Comuni interessati nella costruzione di questa nuova linea, oltre ai deputati D'Arco, Righi e Turella; e dopo molte e saggie osservazioni, si venne alla votazione unanime del seguente ordine del giorno, che soddisfece tutti gli intervenuti:

« L'adunanza, facendo plauso all'iniziativa del Comune di Peschierra per la costruzione del tronco ferroviario Mantova-Peschiea, delibera che, con apposita istanza, si inter-

pelli il Ministero della guerra circa la probabilità che il detto tronco venga costruito dallo Stato, nei rapporti della difesa nazionale.

« Pel caso che le risposte del Ministero della guerra non corrispondano al desiderio dell'Assemblea, i convenuti consigliano ai Comuni interessati di esaurire le pratiche tutte occorrenti, tanto verso il Ministero dei lavori pubblici, quanto verso i rispettivi Consigli provinciali, per affrettare la costruzione della linea sopra citata a scartamento normale ed a trattazione ridotta ».

Tramvia Vicenza-Malo. — Scrivono da Malo, 8, all'*Adriatico:*

Ieri, presso questo Municipio, si riunirono i rappresentanti dei Comuni interessati nella linea della tramvia Vicenza-Malo, con intervento anche del rappresentante del Comune di Schio.

Concordi riconobbero la convenienza che la linea venga prolungata fino a Schio; e senza ostacoli accettarono il concorso comunale stabilito dal Consiglio provinciale nella tornata del 12 luglio a. c.

Adottarono quindi le seguenti risoluzioni:

« Di fare eseguire il riparto fra i Comuni della tangente di concorso ad essi spettante, per poi sottoporlo alle deliberazioni di ogni singolo Consiglio comunale nella corrente sessione d'autunno. Ed in previsione della unanime accettazione, di chiedere poscia al Consiglio provinciale il prolungamento della linea per altri 8 chilometri fino a Schio ».

È certo che questo nuovo mezzo di comunicazione troverà molti fattori favorevoli per un'Impresa assuntrice, e ne svilupperà di nuovi per accrescere l'importanza di questa linea, a preferenza di ogni altra della provincia.

Ferrovia Udine-Portogruaro. — Leggiamo nel *Giornale di Udine*, dell'11:

Ieri, presso la Deputazione provinciale, si riunirono i rappresentanti dell'Alta Italia e della Società Veneta per prendere gli opportuni concerti pel servizio cumulativo presso la Stazione di Udine della futura linea Udine-Portogruaro. Sappiamo che, dopo non brevi discussioni, furono felicemente superati gli ostacoli che potevano frapporsi all'accordo.

Siccome il Ministero scrisse ultimamente che, fino a che non sia stabilito il modo per fare il servizio cumulativo, non poteva occuparsi dellla concessione della ferrovia, vedremo ora se, difatti, si risolverà a concederla.

Ferrovie Romane. — Leggesi nel *Sole:*

L'annunziata adunanza dei portatori delle Azioni Romane comuni, tenutasi domenica scorsa nei locali della nostra Borsa, riuscì numerosa ed ordinatissima.

Fu però un'adunanza preparatoria, poichè gl'intervenuti non stimarono conveniente di scendere a più viva discussione, trattandosi che, per rendere più solenni le deliberazioni che potrebbero prendersi, devesi avere siccome un plebiscito dei voti di quasi tutti gli azionisti comuni residenti in Milano. Fnrono esposte varie idee, tutte concordi nello stabilire: essere nel maggiore interesse comune l'intavolare nuovamente, mentre pende ancora la causa, trattative d'accomodamento fra le diverse categorie d'azionisti. Questo, a parere generale dell'assemblea, fu ritenuto il modo più idoneo per riuscire, non solo a definire la lunghissima causa, ma anche ad ovviare a maggiori eventuali perdite, che l'esito della causa stessa potrebbe recare all'una od all'altra categoria d'azionisti.

Sarà indetta un'altra adunanza per discutere ulteriormente, e per nominare una Commissione, la quale, rendendosi interprete degl' intendimenti di tutte tre le categorie d'azionisti, possa dar mano alle pratiche più efficaci per riuscire nell'intento.

Accidente in Toscana. — Nella notte del 15 al 16 corr., scrive la *Nazione*, il treno diretto N. 6, proveniente da Roma, entrando nella Stazione di Castiglion Fiorentino, urtava di fianco quattro vagoni posti alla coda di un treno speciale per militari, perchè non era sufficientemente inoltrato sullo scambio.

Quattro vagoni deviarono, e due di essi riportarono avarie rilevanti.

Dei militari che trovavansi nei quattro vagoni, alcuni riportarono leggiere contusioni, ed uno solo, il cantiniere del 7° Bersaglieri, ebbe ferita una gamba, ma anch'esso leggermente.

Il treno militare giunse a Firenze con tre ore di ritardo.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — La *Gazz. Ticin.* del 15 scrive:

Sabato passato transitò per la prima volta la posta olandese-indiana, la quale finora passava il Monte Cenisio da Basilea, onde giungere a Brindisi per la via del Gottardo. Perchè il treno d'Alsazia, che è in corrispondenza col treno diretto della ferrovia della Svizzera Centrale, arrivò in Basilea due ore dopo, la posta fu spedita con treno straordinario fino a Lucerna. Questo treno, che, come dice il *Luz. Tagb.*, si componeva della locomotiva e di un vagone, arrivò a Lucerna quando il treno diretto della ferrovia del Gottardo aveva già percorso un bel tratto di strada.

Il treno straordinario seguitò però la strada, e raggiunse l'altro a Göschenen. Il tragitto da Basilea a Göschenen si fece in circa quattro ore. Il treno straordinario costò in totale fr. 1,800, che l'Amministrazione delle poste olandesi avrà da pagare.

— La stessa *Gazzetta Ticimese*, del 14, scrive:

In seguito alle prove fatte alla metà del mese di agosto di un vagone postale di un nuovo sistema, questo venne posto in esercizio da quell'epoca in poi sulla linea Basilea-Chiasso della ferrovia del Gottardo. Questo vagone è impiegato nel servizio diretto notturno, ed i risultati ottenuti sono tali che l'Amministrazione postale svizzera ha ora già ordinato cinque altri simili vagoni postali, ed in seguito saranno adottati per tutte le altre linee.

Affine di diminuire le scosse, e permettere così di poter meglio lavorare, i nuovi vagoni postali sono costrutti sopra tre assali, invece di due, i quali poi sono mobili in modo da non impedire i movimenti nelle curve della linea. Le dimensioni sono pure maggiori che nei vagoni attuali, e quindi presentano maggiore spazio. La lunghezza totale è di 12 metri, e la lunghezza totale della camera e di 10,8 metri (invece di 8 m. come finora). L'illuminazione ha luogo mediante sei fiamme a gas (4 nello spazio dell'Ufficio postale e due nella mesaggeria). Il gas impiegato è il cosidetto gas grasso, che vien prodotto dalla fabbrica Pint, costrutto nella Stazione di Bellinzona, e introdotto nei recipienti dei vagoni mediante una pressione di sei atmosfere; i serbatoi del gas si trovano sotto le vetture. Inoltre, è introdotta in questi vagoni la necessaria aria calda per il riscaldamento dell'Ufficio.

Finalmente i nuovi vagoni presentano il vantaggio di poter essere posti anche in mezzo ai convogli, in quanto che il personale del treno può passarvi da una parte all'altra mediante un corridoio, posto sopra un lato del vagone stesso.

Ancora sulla catastrofe di Friburgo, — Il *Berliner Tagblatt*, sulla fede di un « eminente tecnico », smentisce che la linea Friburgo-Colmar si trovasse in cattive condizioni, o che un palo del telegrafo, cadendo, abbia prodotto lo sviamento.

Non è falso in sè che il treno avesse una velocità grandissima, ma la spiegazione non sta direttamente in questo fatto. Secondo il detto tecnico, tutta la causa del tremendo disastro consisterebbe nel fatto, che il treno, lunghissimo, era rimorchiato da una macchina da treno-merci, la quale colle sue piccole e numerose ruote motrici, una volta arrivata sulla pendenza più forte della via, non fu più in grado di correre colla stessa velocità delle carozze; lanciate sulla discesa.

Ne conseguì che la locomotiva, lenta e pesante, invece di rimorchiare il treno su quel punto, veniva spinta e sospinta a zig-zag dalle carrozze che la seguivano, esercitando così una fortissima pressione, ora sulla rotaia destra, ora sulla sinistra.

Si comprende agevolmente che, alla prima curva, la locomotiva fosse balzata fuori del binario, trascinando con sè a morte centinaia di pacifici borghesi.

Ferrovie russe. — Sopra un recente disastro, e sull'efficacia del freno Westinghouse, di cui abbiamo più volte parlato, troviamo nei giornali russi i seguenti ragguagli:

Il treno diretto da Mosca per Pietroburgo, in partenza da questa Stazione alle ore 8 pom. del 25 agosto p. p, composto di due vetture-salon e due ordinarie di 1ª classe, di due vetture-salon di 2ª classe, di un carro a bagagli, con locomotiva e tender, si fermò regolarmente alla Stazione di Kliw, a circa 100 kilometri da Mosca. Lasciata quest'ultima Stazione, e dopo aver percorso circa 18 kilometri, sviò improvvisamente: gli attacchi si spezzarono; il carro a bagagli ed una delle vetture-salon di 2ª classe si capovolsero nella scarpata della piattaforma; le tre vetture successive rimasero sulla piattaforma fuori delle rotaie, e le ultime due rimasero sul binario.

Il macchinista, il fuochista, il capo-treno ed i frenatori, nonchè sette viaggiatori, rimasero leggermente contusi, il che non impedì loro di proseguire sino alla prossima Stazione: nessun'altro viaggiatore, dei 70 ch'erano nel treno, ebbe a soffrire per l'accidente.

Fu però fortuna che il treno fosse munito di freni continui Westinghouse, la cui azione, al momento del disastro, fu in vero sorprendente.

I principali giornali delle due città, nel narrare il fatto, unanimemente convengono che, se non avvennero serie disgrazie, lo si doveva esclusivamente all'essere il treno munito dei freni Westinghouse.

Verificato poi quale fosse stata realmente l'azione dei suddetti freni, venne constatato, che gli zoccoli dei freni stessi erano fortemente aderenti alle ruote delle vetture, e che avevano agito immediatamente, cioè nel momento in cui il treno era sviato; nè i suddetti zoccoli si staccarono dalle ruote se non dopo circa 48 ore.

La macchina ed il tender, ch'erano completamente muniti dei freni, non ebbero a soffrire danni significanti, meno la rottura del tubo principale di conduttura dell'aria compressa, il che aveva precisamente determinato l'azione degli zoccoli sulle ruote.

Il Ministro dei lavori pubblici, ch'era partito per Mosca, giunto alla Stazione di Iver, dove trovavansi i viaggiatori a causa dell'accidente, ed informato del fatto, si recò immediatamente sul luogo, accompagnato dal Direttore della ferrovia Nicolas, dall'Ispettore e da varii ingegneri.

Tutte le persone, che accompagnavano il Ministro, furono unanimi nel dichiarare che i freni Westinghouse, di cui era munito il treno, avevano, senza dubbio, salvata la vita ai viaggiatori del treno medesimo.

Il Ministro espresse quindi la sua soddisfazione, nonchè l'intenzione di far sì che tutte le Ferrovie russe adottino il detto sistema di freni pel servizio dei treni-viaggiatori.

Ferrovie d'America. — Un dispaccio del 9 settembre, ricevuto da New-York dal *Daily News*, dice che i terremoti a Panama vanno continuando. Le ferrovie hanno subìto grandi guasti. I ponti sono in parte crollati, e le rotaie fortemente danneggiate. I magazzeni di deposito della ferrovia ad Aspinwall non sono più che un mucchio di rovine.

Si spera nondimeno che gli sforzi energici, messi in opera per riparare i danni, permetteranno la ripresa del traffico in breve tempo.

Notizie Diverse

Opere pubbliche. — Le nuove opere autorizzate dal Ministero dei lavori pubblici dal 1° gennaio al 1° settembre 1882 vanno così distribuite:

Strade nazionali di L. 2,061,607; strade provinciali L. 7,459,590; opere fluviali L. 7,524,980; bonificazioni L. 1,463,261; opere portuali L. 10,384,141; esercizio di ferrovie L. 23,105,528; nuove costruzioni ferroviarie L. 135,895,850.

Riscossioni della Regìa dei tabacchi. — La Società anonima italiana della Regìa cointeressata dei tabacchi ha pubblicato, nella *Gazzetta Ufficiale* del 13 corr., lo specchio delle riscossioni fatte nel mese di agosto 1882, confrontate con quelle del mese corrispondente del 1881, dal quale appare che le riscossioni furono:

Nel mese di agosto 1882	L.	12,433,440.78
» » 1881	»	11,957,881.35
Differenza in più nel 1882	L.	475,559.43

Le riscossioni dal 1° gennaio a tutto il mese di agosto furono come segue:

Nei primi otto mesi del 1882	L.	96,272,367.68
» 1881	»	92,633,737.40
Differenza in più nel 1882	L.	3,638,630.28

In Sicilia, dove si ha una gestione separata, si è introitata nel mese di agosto la seguente somma:

Mese di agosto			Dal 1° gennaio.		
Anno 1882.	L.	843,857.01	Anno 1882.	L.	6,347,417.11
» 1881.	»	759,188.20	» 1881.	»	6,067,142.70
In più	L.	84,668.81	In più	L.	280,274.41

Società industriali ed istituti di credito. — Con R. Decreto del 17 agosto p. p. (*Gazzetta Ufficiale* del 13 corrente), la Società sedente in Napoli col titolo di *Società Napoletana di navigazione a vapore*, col capitale nominale di L. 500,000, diviso in 1000 Azioni di L. 500 ciascuna, e colla durata di 25 anni, decorrendi dalla data del presente decreto, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto con modificazioni.

— Con R. Decreto del 19 detto mese (*Gazz. Uff.* del 15), la Società sedente in Milano, col titolo di *Società anonima Poggibonsi Colle Val d'Elsa*, col capitale nominale di L. 400,000, diviso in 800 Azioni di L. 500 cadauna, e colla durata di 90 anni, decorrendi dalla data del presente decreto, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto con modificazioni.

Ufficii telegrafici. — Il 14 corr., nelle Stazioni di Milano Porta Venezia e di Gorgonzola, delle tramvie interprovinciali, è stato attivato il servizio telegrafico pel Governo e pei privati.

Baia di Assab. — Ha fatto ritorno a Roma la Commissione tecnica, capitanata dall'ispettore del Genio civile comm. Dionisio, mandata ad Assab per istudiare quali lavori siano da fare colà, per favorire l'incremento e la prosperità di quel nostro possedimento in Africa.

La Commissione, ch'era composta, com'è noto, del comm. Dionisio e di giovani ingegneri, si è fermata colà circa tre mesi.

Essa studiò a lungo quelle località, facendo accurati scandagli nel mare e tutti gli studii occorrenti per il caso si voglia laggiù costruire un porto. I nostri ingegneri erano assistiti da cinque *canneggiatori* indigeni.

Ora il comm. Dionisio farà all'on. Ministro dei lavori pubblici la relazione sugli studii fatti, designando quali lavori siano opportuni.

Tale relazione, dice il *Bersagliere*, sarà distribuita alla Camera, qualora l'on. Baccarini, credendo all'utilità ed alla possibilità dei lavori proposti, debba presentare al Parlamento appositi progetti di legge.

— Leggesi poi nel *Popolo Romano*;

Si annunzia la costituzione in Napoli di una Società commerciale, la quale, con un capitale di mezzo milione, si proporrebbe di colonizzare Assab, ottenendo però dal Governo l'impresa dei lavori, la fornitura delle navi dello Stato, ed un sussidio annuale od una garanzia dello Stato sul capitale impiegato.

Siamo persuasi che l'on. Mancini non assumerà alcun impegno prima di avere esaminate le relazioni degli egregi funzionarii, che furono inviati colà per studiare l'impianto della colonia, e che sono ritornati portando — a quanto si dice — impressioni tutt'altro che favorevoli sulla convenienza di spendere milioni in quelle contrade.

Istmo di Malacca. — Togliamo dal *Journal des Débats* del 17 corr.:

L'idea di tagliare l'istmo di Malacca, emessa e sostenuta a Parigi nella *Nouvelle Revue*, come in scritti geografici e conferenze, da uno dei nostri segretarii d'ambasciata, il sig. Deloncle, sembra si faccia strada.

Sappiamo infatti che il nostro console a Siam, il dottore Harmand, l'intrepido esploratore della penisola indo-chinese, e il sig. Deloncle hanno esaminato, in grazia dei mezzi posti a loro disposizione dal Re di Siam, sui luoghi stessi la possibilità di fare il progettato canale.

Questo progetto non offrirà, a quanto pare, alcuna difficoltà, ed il Re di Siam avrebbe dichiarato di voler dare al Lesseps solo la concessione del Canale. Sarebbe ciò un mutamento favorevole nelle disposizioni della Corte di Siam rispetto alla Francia; e noi ce ne congratuliamo col nostro rappresentante, il quale, ad onta della sua situazione difficilissima in un paese in cui l'influenza inglese ha dominato sino ad ora, ha agito con grande vantaggio degli interessi francesi.

Locomotiva ad aria compressa di R. Hardie. — Il sistema di locomotiva ad aria compressa di Roberto Hardie ha subìto a Nuova-York una serie di esperimenti, che sembrano favorevoli alla sua adozione definitiva sulle ferrovie aeree.

La *Revue Générale des chemins de fer* fa una descrizione completa di questa locomotiva, dalla quale riportiamo i dati seguenti:

La locomotiva, costrutta nelle officine Baldwin a Filadelfia, presenta le particolarità seguenti:

L'aria compressa è rinchiusa in quattro serbatoi fissati su di una impannata collocata sul davanti sopra quattro ruote motrici e al di dietro sopra un asse speciale, che permette di eseguire le curve a piccoli raggi.

I serbatoi hanno metri 0.91 di diametro: essi sono costruiti in lamiera di acciaio di 13 millimetri di spessore, resistenti ad una pressione di chilog. 52.5 per millimetro quadrato. Essi furono provati ad una pressione di 56 chilogrammi per millimetro quadrato, mentre in servizio la pressione non raggiunge che 42 chilogrammi.

I quattro serbatoi, del volume totale di 13 metri cubi, comunicano fra loro. Il serbatoio inferiore è collocato bassissimo, affine di far discendere il centro di gravità della macchina e non impedire la vista del macchinista. Un compressore, della forza di 100 cavalli, riempie i serbatoi nello spazio di un'ora. L'aria passa dai serbatoi ai cilindri, traversando una valvola riduttrice, che ne abbassa la pressione ad 8 o 9 atmosfere. Due piccoli serbatoi speciali servono a ricevere l'aria aspirata nell'atmosfera e respinta dagli stantuffi dei cilindri, allorchè questi si fanno agire come freni di fermata. Un tubo speciale permette in tale caso di far aspirare dagli stantuffi dei cilindri, non già l'aria atmosferica, ma l'aria contenuta nei sacchi dei freni a vuoto collocati sotto ciascuna vettura del treno.

La locomotiva pesa 20 tonnellate; però si potrebbe facilmente ridurne il peso. In uno sperimento ha rimorchiato, sopra un percorso di 13 chilometri e mezzo, e in 37 minuti e mezzo, un treno di tre vetture. Il tempo accordato all'itinerario era di 40 minuti. La pressione dell'aria, di 42 chilogrammi all'origine, non era più, alla fine della corsa, che di 10.8 chilogrammi, ma una pressione di chilogrammi 1.75 basta per far camminare la locomotiva a vuoto; essa può del resto, rimorchiare un treno colla pressione di chilogrammi 3.50 correre durante 16 chilometri e restare una intera notte sotto la pressione di 7 atmosfere.

Fili telefonici a Milano. — Nella causa fra la Società Bell ed il signor Valsecchi di Milano, che non volle tollerare i fili telefonici sul tetto del suo caseggiato in via Oriani, la Pretura urbana pronunciò sentenza favorevole al signor Valsecchi, stabilendo:

1° Che nessuna Società ha diritto di stabilire i suoi fili telefonici su fabbricati, senza aver prima ottenuto un regolare permesso dal proprietario del fabbricato;

2° Che nessuna Società può stabilire i suoi fili quando il proprietario della casa, per ragioni di suo interesse privato, ha proibito tale collocamento;

3° Che nel caso del signor Valsecchi poi eravi in favore l'avere egli quattro volte almeno avvertita la Società dei telefoni di togliere i fili metallici, allo scopo di innalzare il fabbricato;

4° Che nessuno può permettersi d'ingombrare la colonna d'aria soprastante alle proprietà altrui.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii non presentarono nella scorsa settimana alcuna importanza di transazioni, e rimasero ai prezzi segnati nella precedente rassegna. Le Azioni della Società delle Meridionali, sempre tra il 459 al 460; le Obbligazioni tra il 278 al 278.50; i Boni sul 541. Le Sarde, serie A, a 272; la serie B a 270, la serie C a 272.

Le Palermo-Trapani invariate anch'esse: quelle di prima emissione vennero quotate a 277.50; le altre di seconda a 271. Nullo, o quasi nullo, il mercato delle Pontebbane a 428; le Azioni Ferrovie Romane a 118; le Azioni del Gottardo a 436. Le Sarde di preferenza segnato a 220; le Meridionali austriache a 220.

A Parigi, ben tenute tutte le Azioni Lombarde a 336.25 e 335; le Obbligazioni a 287.50 e 285.50; le Vittorio Emanuele da 284 a 285; le Azioni Ferrovie Romane da 115 a 112.50.

CONVOCAZIONI.

Banca Siciliana — Gli azionisti sono riconvocati in assemblea generale pel giorno 8 ottobre p. v. in Messina (Camera di commercio), per deliberare sulla proposta di liquidazione della Società e nomina degli stralciarii.

DIVIDENDI e PAGAMENTI

Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde. — Dal 1° a tutto il 31 ottobre p. v. si pagherà in L. 6.30 in oro, netto da ritenuta, la cedola n. 23 delle Obbligazioni serie A: in Roma, presso la Direzione generale della Compagnia (via Condotti, 61); e presso le altre Banche autorizzate altrove.

— Parimenti dal 1° ottobre p. v., la cedola N. 8 delle Obbligazioni della emissione 1879 per L. 7.50, e la cedola N. 2 delle Obbligazioni della emissione 1882, pure per L. 7.50, saranno pagate presso le Tesorerie provinciali del Regno in L. 6.34, nette di ritenuta.

Società anonima per la illuminazione a gas di Novara — Dal 1° ottobre p. v., si pagheranno agli azionisti L. 10 per azione, per riparto interesse e dividendo dell'esercizio in corso, presso il cassiere della Società Antonio Ranza (casa Cipollino, Portici nuovi).

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.).

Il 25 corr., presso il Municipio di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di acquedotti murati in alcune vie della città, per il presunto complessivo importo di lire 21,400. Condizioni d'asta e Capitolato visibili presso il civico Ufficio d'arte.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Barletta, si terrà un'asta per l'appalto della manutenzione di tutte le strade a pietrisco comunali, per anni 4 dalla consegna, e per l'annuo canone di L. 14,797.83. Deposito cauzionale L. 10,000 in contanti o rendita D. P., oltre L. 800 per spese d'asta e contratto.

— Il 26 detto mese, presso la Prefettura di Caserta, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto per la costruzione di un nuovo ponte metallico detto San Lorenzo sul Liri, nell'abitato di Sora, in sostituzione dell'attuale in muratura, sull'importo di L. 47,747, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 4,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Il 27 detto mese, presso la Direzione del Genio militare in Spezia, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di una strada rotabile, che, distaccandosi dalla militare Cappuccini-Sarbia-Castellazzo in un punto presso Sarbia, e passando a sud della chiesa di Marinasco, conduce alla strada militare Foce-Vissegi presso Spezia, per la presunta somma di L. 121,000. Lavori da eseguire entro 300 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 12,100 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Alessandria, si terrà una second'asta (deserta la prima) per l'appalto della sessennale manutenzione delle strade provinciali scorrenti nel circondario di Alessandria, per il complessivo annuo canone di L. 38,700. Deposito interinale eguale al decimo del prezzo d'asta, cauzione definitiva eguale al quarto del canone deliberato, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Veroli (prov. di Roma), si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto dei lavori occorrenti alla conduttura dell'acqua potabile, sull'importo di L. 167,000, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito cauzionale L. 18,585.81 in denaro o rendita D. P.

— Il 29 detto mese, presso il Municipio di Genova, si terrà un'asta per l'appalto dell'arginamento della riva sinistra del torrente Bisagno a Foce, per il presunto importo di L. 60,520.75. Deposito cauzionale L. 7,000, oltre L. 800 per spese d'asta e contratto.

— Il 9 ottobre p. v., presso la Direzione delle costruzioni nei tre Dipartimenti marittimi (Spezia, Napoli e Venezia), si terrà una second'asta (deserta la prima) per l'appalto della fornitura di m. c. 1,000 a 1,200 legname Teak di Mulmein, per la complessiva somma di L. 354,000. Deposito cauzionale L. 35,000 in numerario o rendita D. P. Capitolati d'appalto visibili presso le Direzioni suddette.

Appalti deliberati.

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto la fornitura di un ponte sul Testone, per conto della Provincia di Salerno.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

33ª Settimana. — *Dal 13 al 19 agosto* 1882.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1882	1,575.—	485,750.40	308.41
Settimana corrisp. nel 1881.	1,446.—	506,788.20	350.48
Differenze nei prodotti della settimana 1882. . . .	+129.—	+ 21,037.80	— 42,07
Introiti dal 1° gennaio 1882	1,533.35	14,672,008.31	9,568 60
Introiti corrisp. nel 1881	1,446.—	14,964,475.51	10,348 88
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1882 . . .	+ 87.35	— 292,467.20	— 780.28
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1882.	1,338.—	228,291.50	170.62
Settimana corrisp. nel 1881.	1.307 —	201,186.90	153 93
Differenze nei prodotti della settimana 1882	+ 31.—	+ 27,104.60	+ 16.69
Introiti dal 1° gennaio 1882.	1,338.—	7,077,478.05	5,289.59
Introiti corrisp. nel 1881 .	1,288.86	6,934,077.25	5,380.04
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1882	+ 49.14	+ 143,400.80	— 90.42

Strade Ferrate Romane

24ª Settimana — *Dal 11 al 17 giugno* 1882

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,686	589,493.29	18,231.23
Settimana corrisp. del 1881.	1,681	588,269.77	18,247.51
Differenza (in più . . .	5	1,223.52	—
Differenza (in meno . . .	—	—	16.28
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 17 giugno 1882	1,681.657	14,409,716.69	18,616.65
Periodo corr. 1881	1,681.000	14,843,596.75	19,184.70
Aumento	0,657	—	—
Diminuzione	—	433,880.06	568.05

(*) Media annua.

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di luglio 1882

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	37,900,54	14,693,37	9,865,31
Piccola Velocità	10,320,21	548,98	4,248,39
Totali . . .	18,220,78	15,242.35	11,113,70

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

PRODOTTI del mese di marzo 1882.

(depurati dalle tasse governative).

QUALITA' DEI TRASPORTI	LINEA VICENZA-SCHIO Importo	LINEA TREVISO-VICENZA e PADOVA-BASS. Importo	LINEA CONEGLIANO-VITTORIO Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori . . .	8,305.85	31,973.19	2,852.72	43,131.76
Bagagli e cani . .	156.33	544.45	71.05	771.83
Merci a grande vel.	1,090.02	4,884.31	477 69	6,402.05
Merci a piccola vel.	9,429.14	32,279.93	3,989.50	45,698.57
Introiti diversi . . .	469.87	901.21	355.39	1,726.47
Totale . . .	19,451.21	70,533.12	7,746.35	97,730.68

ANNUNZI

ANNO XV. Mercoledì 27 settembre 1882. N. 39.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO.

BONIFICAZIONI DI LAGHI, STAGNI E PALUDI

(Continuazione e fine — Vedi N. 38)

CAPO VI. — *Delle contribuzioni consorziali e degli altri mezzi finanziarii dei Consorzii.*

Art. 34. Gli interessati, proprietarii di fondi inclusi nel perimetro della bonificazione, contribuiscono alle relative spese mediante una tassa imposta su tutti i fondi consorziali, da distribuirsi per zone o per classi in ragione del benefizio che conseguono dalla bonificazione medesima.

Art. 35. I proprietarii dei fondi posti fuori del perimetro della bonificazione, indirettamente interessati, contribuiscono parimenti mediante tassa da distribuirsi per zone o per classi in ragione del beneficio che conseguono dall'opera di bonificazione.

La proposta di tale concorso deve essere contenuta nel progetto tecnico-economico della bonificazione medesima, e comunicata a coloro che sono chiamati a concorrere.

Art. 36. Le Provincie ed i Comuni hanno facoltà di concorrere con sussidii alle spese delle opere di bonificazione, che si eseguiscono dai Consorzii volontarii ed obbligatorii costituiti a senso dell'articolo 20.

Art. 37. Finchè non sono determinate le tasse, a forma degli antecedenti articoli 34 e 35, la estensione superficiale e la misura delle imposte principali sulle terre e sui fabbricati serviranno di base al riparto delle contribuzioni consortili.

Tale riparto provvisorio sarà fatto per metà in ragione di superficie, e per metà in ragione d'imposta.

A classificazione compiuta, seguirà il conguaglio fra i diversi interessati.

Art. 38. Gli Istituti che esercitano nel Regno il credito fondiario hanno facoltà di fare ai Consorzii volontarii, che hanno ottemperato alle disposizioni dell'articolo 16, ed a quelli obbligatorii, mutui od anticipazioni in conto corrente fino a tre quinti del valore di stima dei fondi consorziali, con ipoteca sui fondi medesimi, e sotto l'osservanza delle relative leggi speciali.

Art. 39. I Consorzii, di cui nel precedente articolo, potranno contrarre, in conformità della presente legge, mutui colle Casse di risparmio e con altri pubblici Istituti di credito, ed anche con privati.

Questi mutui non possono però essere stipulati che dopo la preventiva approvazione del contratto da parte della Deputazione provinciale, il cui decreto sarà allegato al contratto, e ne formerà parte integrante.

Art. 40. Quando non abbiano avuto luogo i mutui o le anticipazioni di cui all'articolo precedente, i Consorzii volontarii che hanno ottemperato alle disposizioni dell'articolo 16, e gli obbligatorii, possono, previa autorizzazione del Ministero di agricoltura, industria e commercio, emettere titoli fruttiferi e rimborsabili per annualità, fino all'estinzione del valore nominale dei titoli stessi.

Se i mutui o le anticipazioni hanno invece avuto luogo, l'autorizzazione non può essere concessa, se non è dimostrato che colla emissione dei titoli si provvede all'estinzione dei mutui ed al rimborso delle anticipazioni.

Art. 41. Possono emettersi titoli di varie serie, con diversi periodi di ammortizzazione. La durata dell'ammortizzazione non può eccedere il termine di 50 anni.

Art. 42. Più Consorzii possono associarsi per costituire un titolo unico di credito, quando ne sia loro concessa la facoltà per Decreto Reale, sulla proposta del Ministro di agricoltura, industria e commercio.

Le disposizioni del Codice di commercio, concernenti la emissione di Obbligazioni garantite con titoli nominativi a debito di Comuni o Provincie, sono anche applicabili ai titoli nominativi a debito dei Consorzii di bonificazione, volontarii od obbligatorii.

Art. 43. La tassa, che l'Amministrazione del Consorzio esige annualmente dai proprietarii, direttamente od indirettamente interessati, dovrà comprendere le annualità occorrenti per l'ammortamento dei prestiti, dei mutui, delle cartelle o delle altre operazioni finanziarie, a cui è ricorso il Consorzio, e le quote occorrenti per la spesa di manutenzione delle opere, e per quella dell'andamento ordinario dell'Amministrazione.

Art. 44. Qualora le Amministrazioni dei Consorzii omettano, per qualsiasi motivo o causa, di imporre sui fondi consorziali i contributi necessarii per estinguere le passività descritte nel precedente articolo, la Deputazione provinciale stanzierà d'Ufficio la somma corrispondente nel bilancio del Consorzio, e provvederà per la riscossione, anche a mezzo degli esattori comunali o di un esattore speciale; e tutte le spese occorse per questa operazione staranno a carico del Consorzio.

Art. 45. Ogni proprietario può estinguere il proprio debito, per l'emissione dei titoli di cui agli articoli 40, 41 e 42, a rate non minori del decimo, consegnando al Consorzio per annullarli, e per eguale importo al valore nominale, titoli emessi dal Consorzio.

Art. 46. Con apposito Regolamento saranno dal Ministero di agricoltura, industria e commercio stabilite le norme della sorveglianza da esercitarsi su queste operazioni di credito dei Consorzii di bonificamento, e quelle da osservarsi per la costituzione, emissione ed annullamento dei titoli suddetti.

Le spese di sorveglianza sono a carico dei Consorzii.

Art. 47. È data facoltà alla Cassa di depositi e prestiti di concedere ai Consorzii volontarii, che hanno ottemperato alle disposizioni dell'articolo 16, ed ai Consorzii obbligatorii, mutui ammortizzabili in un termine non maggiore di anni trenta, all'interesse normale stabilito secondo l'articolo 17 della legge 17 maggio 1863, n. 1270, e secondo l'articolo 17 della legge 9 dicembre 1875, n. 2779, mediante delegazione delle tasse consorziali.

CAPO VII. — *Manutenzione e conservazione delle opere di bonificazione.*

Art. 48. Compiuta la bonificazione, a senso dell'articolo 3, di tutti i terreni che fanno parte di un Consorzio o di uno dei Comprensorii nei quali fosse eventualmente diviso, se ne fa l'accertamento, per mezzo di una Commissione, nominata dai Ministri di agricoltura, industria e commercio e dei lavori pubblici per le opere di 1ª categoria, e dal Prefetto per tutte quelle di 2ª categoria.

Coll'ultimazione delle opere necessarie al compimento della bonificazione, cessa ogni concorso obbligatorio da parte dello Stato, delle Provincie e dei Comuni, in quanto non siano proprietarii di beni consorziali.

Art. 49. Appena eseguito l'accertamento di cui nel precedente articolo, si fa la consegna delle opere ai proprietarii interessati.

Art. 50. I proprietarii dei terreni bonificati, a tenore della presente legge, hanno l'obbligo di provvedere a loro spese, riunendosi in Consorzio, alla conservazione e manutenzione delle opere di bonificazione.

Il Consorzio, costituito in origine per l'eseguimento delle opere di bonificazione, compiute queste opere a senso dell'articolo 3, cessa, e si procede alla costituzione fra gli interessati di uno o più Consorzii di manutenzione.

I Consorzii volontarii e gli obbligatorii, formati per iniziativa degli interessati, possono nel loro atto di fondazione dichiararsi costituiti in uno o più Consorzii di manutenzione, il cui funzionamento però non potrà cominciare che dopo compiute le opere di bonificazione, a senso dell'articolo 3 della presente legge.

Art. 51. La Deputazione amministrativa del Consorzio provvede alla formazione e pubblicazione del ruolo di contributo per le spese di manutenzione.

Il Consorzio ha diritto di chiamare a contributo i proprietarii indirettamente interessati per la manutenzione di quelle opere, dalle quali risentono permanente beneficio.

Il contributo deve essere proporzionato al beneficio che risentono.

A questi Consorzii di manutenzione sono applicabili le disposizioni dell'articolo 25 della presente legge, e le norme generali relative all'ordinamento dei Consorzii per le opere di difesa sulle acque pubbliche, contenute nel capo II, titolo III, della legge sui lavori pubblici del 20 marzo 1865.

Art. 52. Fino alla costituzione del Consorzio di manutenzione, rimane in attività quello esistente durante la esecuzione delle opere, salvo il diritto degli enti, che hanno fatto parte del Consorzio che cessa, ad essere indennizzati delle spese anticipate.

Art. 53. Qualora uno o più corsi d'acqua di un Comprensorio bonificato abbiano i caratteri di quelli di seconda categoria, definiti dalla legge 20 marzo 1865 sui lavori pubblici, sarà provveduto alla loro classificazione, secondo le disposizioni della legge medesima.

CAPO VIII. — *Disposizioni generali e transitorie.*

Art. 54. I Consorzii, costituiti in conformità alle prescrizioni della presente legge, hanno la capacità di stare in giudizio, di contrattare e di fare tutti gli atti che interessano la loro amministrazione, per mezzo dei presidenti o delle loro Deputazioni, entro i limiti dei poteri ad essi attribuiti dai rispettivi statuti.

Art. 55. La riscossione delle contribuzioni consorziali o delle annualità, di cui agli articoli 34, 35, 37, 40, 41, 42, 43, 50 e 51 della presente legge, al pari di quella delle multe, viene fatta dall'Amministrazione dei Consorzii di bonificazione, e nei casi contemplati dall'articolo 44, dalla Deputazione provinciale, colle forme e coi privilegi in vigore per la riscossione della imposta fondiaria.

Gli agenti di riscossione dei Consorzii sono, a tale effetto, investiti delle facoltà attribuite agli esattori comunali.

Art. 56. Tutti gli atti, che si compiono nell'interesse diretto dei Consorzii di bonificamento, sono registrati col diritto fisso di una lira.

Sono soggette parimenti al diritto fisso di una lira tutte le operazioni ipotecarie, fatte nell'interesse dei Consorzii.

Art. 57. L'aumento del reddito dei fondi bonificati, secondo le disposizioni della presente legge, va esente dalla imposta fondiaria per venti anni, a contare dalla data entro la quale, a norma del progetto di massima, la bonificazione dovrebbe essere compiuta.

Art. 58. Finchè non sia altrimenti provveduto con legge speciale, l'aumento di valore, derivante ai terreni come esclusiva conseguenza delle opere di bonificazione, non accresce i diritti attuali di decima ed altri canoni, tranne che l'estensione di questi diritti sul maggior prodotto cagionato ai terreni dalle opere di bonifica, della natura di quelle previste dalla presente legge, risultasse espressamente stabilita in forza di titoli speciali.

L'ammontare annuale dei diritti di decima od altrettali da esigersi in natura, durante il periodo della bonificazione dei terreni solo in parte produttivi, sarà determinato sulla media di quanto fu percepito nell'ultimo decennio.

Art. 59. Per i Consorzii che si estendono a più provincie, sono competenti a compiere gli atti prescritti dalla presente legge il Prefetto e la Deputazione provinciale della provincia, nella quale è situata la maggior parte della superficie da bonificare.

Art. 60. Le disposizioni della presente legge, che non sieno in opposizione a leggi speciali ed a statuti dei Consorzii e Società esistenti, sono applicabili alle bonificazioni compiute od in via di esecuzione, escluso soltanto il concorso nelle spese riflettenti le opere di primo stabilimento.

Non potranno mai essere chiamati a concorrere nelle spese dei lavori già eseguiti i Comuni, le Provincie e lo Stato, quando non sia diversamente disposto da speciali provvedimenti legislativi.

Art. 61. Con Regolamento approvato per Decreto Reale sarà provveduto alla esecuzione della presente legge, e particolarmente saranno stabilite le norme speciali delle singole procedure per la determinazione del maggior valore acquistato dai terreni bonificati, per l'ordinamento e l'amministrazione dei Consorzii, per la formazione e pubblicazione dei progetti e la esecuzione dei lavori, per la formazione, pubblicazione ed approvazione dei ruoli delle contribuzioni ed altre tasse consorziali, per il mantenimento delle opere di bonificazione, e per le cautele relative alla pubblica igiene.

Art. 62. Sono abrogate tutte le disposizioni delle leggi anteriori, in quanto sieno contrarie a quelle della presente legge.

Nulla però è innovato in quanto alle bonificazioni in corso, che si fanno direttamente dallo Stato, con o senza il concorso degli Enti interessati o dei privati.

Per la loro successiva manutenzione, si applicheranno le disposizioni degli articoli 48, 49, 50 e 51 della presente legge.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 25 giugno 1882.

UMBERTO.

A. Baccarini.
D. Berti.

Visto, *il Guardasigilli* G. Zanardelli.

LE FERROVIE DELLO STATO
IN FRANCIA

Ecco il secondo articolo della *Revue economique et financière*, promesso nel nostro numero precedente, a proposito delle osservazioni contenute nel *Journal des travaux publics* a favore dell'esercizio ferroviario governativo:

Abbiamo veduto nel precedente articolo come i risultati ottenuti finora dall'esercizio diretto dello Stato rendano assai dubbia la realizzazione delle speranze formulate dal signor Sadi-Carnot nel suo rapporto sull'esercizio 1883, allorchè ammetteva che la proporzione della spesa al prodotto, la quale fu di 87.68 p. 0[0 nel 1881, potrebbe ridursi ad 84.37 per 0[0 nel 1883. È ben vero che il signor Sadi-Carnot è il primo a riconoscere che le basi de' suoi calcoli sono di una estrema fragilità, e « che già il conto amministrativo dell'esercizio 1881 le ha scosse ». Ci resta però da esaminare se almeno il pubblico trovò in una diminuzione, od in un miglior assetto delle tariffe, un compenso ai sacrificii che lo Stato ebbe a sopportare e che dovrà continuare ad imporsi per l'avvenire.

Anche da questo lato, le illusioni non sono guari permesse, ed è il rapporto stesso del signor Sadi-Carnot che ce ne fornisce la prova.

Per quanto concerne il trasporto dei viaggiatori, le tariffe applicate sulle varie ferrovie dello Stato sono tariffe differenziali, la cui base decresce a partire da 50 chilometri. Sino a 50 chil., la tariffa percetta è la legale: a 100 chil., la riduzione non è ancora che del 2 per 0[0, ma si eleva al 17 0[0 ad 800 chil. A prima giunta, siffatta riduzione del 17 per 0[0 pare d'una liberalità abbastanza grande, ed il signor Sadi-Carnot non manca di metterla in evidenza. Ma, sfortunatamente codesta liberalità è piuttosto una illusione che una realtà, attesochè i percorsi sulla rete dello Stato raggiungono ben di rado una cifra di 800 chil., ed il percorso medio di un viaggiatore sulle linee di questa rete non supera guari i 33 chil. Non è dunque che affatto eccezionalmente che la riduzione del 17 per 0[0 può trovare la sua pratica applicazione sulla rete dello Stato.

Nondimeno, se si paragonano i due semestri dei tre anni 1879, 1880 e 1881, si trova che il prezzo medio percetto per viaggiatore e per chilometro si è abbassato gradualmente da 0.0472 nel 1879 a 0.0402 nel 1880, ed a 0.0387 nel 1881. Questo abbassamento del prezzo chilometrico percetto per viaggiatore proviene dall'estensione del ribasso accordato ai biglietti d'andata e ritorno. A partire dal 1° giugno 1880, questi biglietti godettero d'un ribasso del 40 e 25 per 0[0 al di quà e al di là di 50 chil.; a partire dal 21 maggio 1881, il ribasso uniforme del 40 per 0[0 venne esteso, pei biglietti di andata e ritorno, ai viaggi per qualunque distanza. Tale ribasso su questa categoria speciale di viaggiatori può dunque essere considerato come l'unica causa dell'abbassamento del prezzo chilometrico indicato nel rapporto: le tariffe ordinarie non v'entrano per nulla o per ben poco.

Egli è vero che nello stesso tempo che codesto decrescimento aveva luogo nel prezzo chilometrico di percezione, il prodotto chilometrico seguiva una progressione inversa; e per quanto debole sia questa progressione, non ci affrettiamo a constatarla. Il prodotto chilometrico, ch'era di 2,646.38 nel 1879 e di 2,711.60 nel 1880, si elevò a 3,057.37 nel 1881.

Ma se, in luogo di non prendere per termini di confronto che i secondi semestri di ciascun anno, si prendono nel loro intero le annate 1879 e 1881, si trova che, benchè il numero dei viaggiateri si sia accresciuto del 33.75 p. 0[0, il prodotto non si è aumentato che del 7.02 per 0[0. Ora è probabile che tale aumento di prodotto si sarebbe raggiunto, se non superato, durante i detti due anni, collo sviluppo normale del traffico, al di fuori di qualunque abbassamento di tariffe.

Checchè ne sia, codesta diminuzione del prezzo chilometrico, proveniente dall'estensione data ai biglietti d'an-

data e ritorno, non ne costituisce perciò meno un vantaggio per le popolazioni rivierasche, ed è giusto di tenerne conto all'Amministrazione delle suddette ferrovie.

Per ciò che concerne il servizio delle merci, le modificazioni introdotte nelle tariffe dall'Amministrazione dello Stato, non pare che abbiano avuto un'influenza molto preponderante, nè troppo felice sullo sviluppo del traffico. Se si confrontano i primi semestri 1879 e 1880, sotto il regime delle antiche tariffe, trovasi un aumento del 7.06 per 0[0 sul tonnellaggio, e del 12 per 0[0 sul prodotto.

Se si prendono nel loro intero le annate 1879 e 1881, intervallo durante il quale la tariffa media percetta diminuì del 25 0[0, si trova che il tonnellaggio trasportato aumentò del 28.52 p. 0[0. Ora, questo aumento nello spazio di due anni non rappresenta guari che la progressione normale constatata dal 1879 al 1881, accresciuta dal nuovo contingente fornito dall' accessione o dallo sviluppo delle linee novelle o poco produttive; nonchè da altre cause, come lo lo spostamento di certe correnti di traffico tolte alle reti vicine, e la costruzione di numerose linee nelle regioni servite dalla rete dello Stato. Quanto ai prodotti, essi non furono lontani dal seguire la progressione del tonnellaggio trasportato, poichè quelli del 1881 non superarono che del 2.80 0[0 quelli del 1879.

Finalmente, se il rapporto del sig. Sadi-Carnot fa notare che il prezzo medio percetto per tonnellata e chilometro sulle ferrovie dello Stato si è abbassato da 0.0780 nel 1879, a 0.0748 nel 1880, ed a 0.0580 nel 1881, conviene aggiungere che questa percezione rimane ancora superiore alla tariffa media percetta dalle grandi Compagnie durante lo stesso esercizio, che è soltanto di 0 0582, e specialmente alla tariffa media percetta sulla nuova rete della Compagnia d'Orlèans, la quale non è che di 0.0566.

Come abbiamo detto da principio, l'esame ed il confronto di queste cifre sono tali da togliere una gran parte delle illusioni a coloro che persistono a credere, l'esercizio diretto dello Stato dare risultati che non si potrebbero ottenere più sicuramente e più economicamente con qualunque altro sistema.

BIBLIOGRAFIA

L'impianto e l'esercizio dei Tramways *nella provincia di Milano. — Dati tecnici e statistici raccolti a cura del Deputato provinciale ing.* Giuseppe Bianchi. — Milano, Hoepli ed., 1882.

Col suddetto titolo, l'egregio ing. G. Bianchi pubblicava testè una importante monografia sui *Tramways* di Milano, così a cavalli, come a vapore, la quale merita tutta l'attenzione di chi si occupa di questo nuovo mezzo di comunicazione, e che vorremmo vedere imitata dai principali centri di attività commerciale ed industriale del nostro paese.

Il lavoro dell'ing. Bianchi è indirizzato alla Deputazione provinciale di Milano, la quale « può ben dire di avere iniziato ed assicurato (*pei tramways*) quel grande sviluppo in Italia, che oggigiorno, non solo da noi, ma dagli stessi stranieri, accoglie il più lusinghiero giudizio ».

Il Bianchi dice di aver potuto compiere il suo lavoro mercè la cortese cooperazione delle varie Direzioni dei *tramways*, delle Ditte industriali Grondona e Cerimedo, e dell'Ufficio tecnico provinciale; e confida « che le notizie, i dati statistici e le osservazioni in esso raccolte, abbiano in qualche modo a giovare alla miglior conoscenza ed apprezzamento, e quindi alla maggior diffusione di questi nuovi mezzi di comunicazione, che tanto egregiamente corrispondono, nella provincia milanese, all'incremento dell'industria e del commercio, e di conseguenza al benessere delle popolazioni ».

L'importante lavoro del Bianchi è diviso in 6 parti: la 1ª contiene le osservazioni generali sull'origine, sull'impianto e sulla legislazione dei *tramways* nella provincia di Milano; la 2ª tratta della costruzione; la 3ª degli armamenti; la 4ª del materiale mobile; la 5ª dell'esercizio; e la 6ª racchiude la descrizione di ciascuna linea.

A corredo di tutta questa materia vengono poi 7 allegati, composti di Capitolati di concessioni, circolari miministeriali, regolamenti, ecc.; nonchè 10 tavole litografate e 52 incisioni intercalate nel testo. L'edizione, veramente splendida, in 8° grande, di 270 pagine, esce dalla ben nota tipografia Bernardoni di C. Rebeschini e C.

Ci riesce impossibile il diffonderci nell'esame particolareggiato delle varie parti sovraccennate, e dobbiamo perciò restringerci a parlare più specialmente della 1ª, che contiene, come si è detto, le *osservazioni generali.*

Premessi, infatti, alcuni cenni sulla origine dei *tramways*, come « la vera ed ultima espressione delle ferrovie e dei trasporti meccanici a buon mercato », l'Autore fa rilevare la differenza notevole che passa tra le ferrovie così dette economiche ed i *tramways* (*). Passa quindi a discorrere più specialmente dei *tramways* a vapore, venuti da ultimo a sostituirsi in gran parte agli originarii *tramways* a cavalli, stante la riconosciuta opportunità « di ridurre assai meno frequenti le partenze (fra distanze considerevoli), e nello stesso tempo di comporre treni di varie vetture atte a contenere un numero conveniente di passeggieri, e di attaccarvi una piccola macchina a vapore, la quale, assai più economicamente dei cavalli, poteva dare un buon servizio di trazione e corrispondere a tutte le esigenze di un movimento anche importantissimo, che si andava a sviluppare ».

Rispetto poi alla legislazione pei *tramways*, l'Autore trovò opportuno di riassumere le disposizioni di legge vigenti in Francia e nel Belgio, notando che in Italia non v'ha ancora una legge che ne regoli la concessione, la quale si fa soltanto in base alle norme fissate con la circolare ministeriale del 20 giugno 1879.

A tale proposito, egli ricorda che nel maggio 1880 venne dal ministro Baccarini presentato alla Camera dei deputati un disegno di legge, il quale però non fu ancora discusso. Riproducendone ora il testo, l'autore crede dover soggiungere alcune osservazioni, che, a suo avviso, meriterebbero di esser prese in considerazione dal Parlamento, per dare un conveniente assetto a questo servizio di pubblico interesse. E noi pure facciamo voti che ciò avvenga appena la Camera riprenderà i suoi lavori.

Analizzate le norme speciali adottate dalla Provincia di Milano, con Capitolati approvati dal Consiglio sino dal 23 aprile 1878, sia pei *tramways* a cavalli, che per quelli a vapore; nonchè le norme adottate dal Governo, sia pel transito dei *tramways* sui passaggi a livello delle pubbliche ferrovie, sia per l'uso delle macchine a vapore, l'Autore passa alla descrizione delle singole linee finora concesse ed in esercizio nella provincia milanese, col necessaaio corredo di cifre e figure.

Tra gli allegati che fanno seguito a tale descrizione, trovasi pure uno *Schema di Statuto per l'Associazione dei*

(*) Notiamo qui, per incidenza, come il Bianchi adoperi costantemente la parola *tramway*, in luogo di *tramvie*, adoperata da molti, e che non ci pare punto impropria, purchè si conservi al femminile come le *ferrovie*, e colla sillaba *tram* che ne ricorda la origine.

(La Red.).

tramways in Italia, di cui però non è detto se si tratti di una istituzione già in corso, o di una semplice proposta dell' Autore.

Finalmente il volume si chiude con una *Nota sul sistema delle rotaie più convenienti per tramways a vapore*, estratta da uno scritto del prof. ing. Gio. Morosini, già presidente della Società del *tramway* Milano-Magenta-Castano: scritto presentato alla detta Società all'atto dell'impianto di quel *tramway*, ed in cui, con calcoli minuti e diligenti, è giustificata la scelta fatta delle rotaie a sistema Vignole, colle dimensioni e peso assegnati alle medesime.

Nel chiudere questa breve rassegna, noi non possiamo non raccomandare caldamente il libro dell' ing. Bianchi, non solo ai tecnici ed agli studiosi, che si occupano della compilazione di progetti per *tramways*, ma altresì ai costruttori, che li vanno continuamente applicando; ritenendo ch'esso possa offrir loro notizie e norme veramente utili ed opportune per lo sviluppo di questo importante servizio pubblico.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Pur troppo, le inondazioni di questi giorni, specialmente nel Veneto, costituiscono una tremenda sventura nazionale, a cui si cerca da ogni parte di recare riparo o sollievo, con attività febbrile, con carità inesauribile e commovente.

Ma, mentre dobbiamo noi pure associarci ai plausi ed alle benedizioni dei paesi colpiti da tanta sventura per il generoso concorso personale e pecuniario del Re, pel solerte ed intelligente intervento del ministro Baccarini, tuttora sui luoghi principali del disastro, e per la coraggiosa ed instancabile cooperazione delle Autorità locali, del prode esercito e delle stesse popolazioni, non possiamo non riconoscere con profondo dolore che i danni superano già qualunque previsione e rendono quasi insufficiente qualunque soccorso.

In riserva di raccogliere dati precisi e dettagliati circa siffatta catastrofe, per quanto riguarda le ferrovie, ci affrettiamo a riferire più sotto alcune notizie sui guasti cagionati alle Ferrovie dell'Alta Italia, che abbiamo raccolte da fonte autorevole.

Omettendo di parlare dei piccoli guasti avvenuti su varie linee, e che poterono essere ben tosto riparati, non recando che breve interruzione nel servizio, notiamo i seguenti:

Nel giorno 16, in causa dello straripamento del Piave, crollarono tre manufatti fra i caselli 173 e 171 fra le Stazioni di Piave e Conegliano, rendendo per qualche giorno impossibile il trasbordo. Il servizio venne quindi limitato, da una parte a Treviso, e dall'altra a Conegliano. A cominciare però dal treno 30 del giorno 20, si riattivò il servizio mediante trasbordo per una tratta di due chilometri fra Piave e Conegliano, limitatamente ai viaggiatori e bagagli del peso non superiore ai 50 chilogrammi. E su questa tratta il trasbordo dura tuttora.

— Nel giorno 17, per franamento della spalla sinistra del ponte sul torrente Mella, a circa 3 chilometri da Brescia verso Ospitaletto, il servizio dei treni rimase interrotto fra quelle due Stazioni. Pei viaggiatori si fece il trasbordo, a cominciare dal treno 10 di detto giorno. Il servizio merci venne sospeso, e quello a grande velocità limitato a colli non eccedenti il peso di 50 chilog. A cominciare dal treno 549 del 18, venne ristabilito il servizio viaggiatori sopra un solo binario, attraversando il Mella a passo d'uomo; e dal treno 682 del 19, venne ristabilito anche il servizio merci a piccola velocità, sempre però sopra un solo binario. Finalmente dal treno 75 del 21, il servizio venne completamente riattivato su entrambi i binarii.

— Nel giorno 17, per straripamento del canale Brentella presso il casello 42, rimase interrotta la linea tra le Stazioni di Padova e Poiana. Si provvide pel trasbordo passeggieri e merci cominciando dal treno 80. Essendosi poi rotto l'argine per la lunghezza di 20 metri, si rese impossibile il trasbordo, e rimase interrotta la linea fra Poiana e Ponte di Brenta. La Stazione di Padova essendo stata completamente allagata, rimase isolata da tutte le linee che vi mettono capo, e perciò anche dalla parte verso Abano. Essendosi poi reso possibile nel giorno 20 lo sbarco dei passeggieri al casello 4 sull'attraversamento della strada provinciale di Padova, si dispose perchè i treni della linea di Bologna giungessero fino a quella località; e formato un marciapiede provvisorio, si combinò col Municipio di Padova un servizio di vetture dal detto casello alla città. Nella sera del giorno 21, le condizioni di Padova si fecero più gravi; e per cedimenti alla spalla sinistra del ponte sul Brenta, il servizio fu limitato fra Venezia e Dolo. Dal giorno 22 si attivò un servizio di corrispondenza da Padova a Verona coi treni 73 e 80 per mezzo di vetture, che facevano il servizio fra Padova ed il casello 45. Dal giorno 23 fu stabilita un'eguale corrispondenza anche fra i treni 71 e 78, limitando il servizio ai passeggieri e bagagli a mano.

Nel giorno 23 venne completamente riattivato il servizio da Abano a Padova; e reso possibile sul ponte del Brenta ed alla rottura fra Padova e Poiana il trasbordo di passeggieri, bagagli e merci celeri non superanti i 50 chil. cominciando dal giorno 25, coi treni 12 e 73 sulla linea Venezia-Verona, e 102 e 863 sulla linea Venezia-Bologna, venne riattivato l'orario generale in attività prima delle interruzioni. Il tragitto sul ponte del Brenta, per una lunghezza di circa 200 m. e quello fra Padova e Poiana per una lunghezza di circa 300 m. devesi ancora compiere a piedi.

— All'ultimo momento ci consta che, per guasto avvenuto ieri, 26, al ponte della Venazza sulla tratta Padova-Poiana, il servizio viaggiatori e merci celeri resta per ora limitato a Vicenza per la linea Verona-Venezia.

— Alle ore 3 ant. del 18 a Verona crollava un manufatto vicino al ponte ferroviario sull'Adige sponda sinistra, e rimaneva per conseguenza interrotta la circolazione dei treni fra le Stazioni di P. Nuova e P. Vescovo. A cominciare dal treno 80 del giorno 23, venne riattivato su quella tratta, sopra un solo binario, il servizio per viaggiatori, bagagli e merci a grande velocità.

— Nel giorno 18, verso le 4 ant. si ruppe l'argine destro dell'Adige sopra Legnago, inondando la Stazione. Alla distanza di circa 1 chilometro, si costituì una corrente fortissima, che asportò quasi per intero la massicciata per la tratta di un chilometro, lasciando spostati e sospesi i binarii. Si potè fortunatamente provvedere al salvataggio del personale della Stazione e della linea. Il servizio è tuttora interrotto fra Cerea e Castagnaro, essendo impossibile anche il trasbordo.

Nel giorno 20, il ponte in ferro sul Bussè, ad un chilometro circa da Legnago verso Verona, fu asportato dalla corrente, e ne è crollata la spalla destra.

— In seguito alle rotte del Canal Bianco, le acque, appoggiandosi all'argine della ferrovia, continuarono a crescere, finchè nella notte del 25 al 26, copersero la linea tra Arquà e Polesella. Temesi abbiano ad estendersi fino Paviole. Il servizio dei treni è quindi limitato, da una parte fra Padova e Rovigo, e dall'altra fra Bologna e Ferrara. Si provvede a stabilire degli scali provvisorii ai punti estremi dell' inondazione per organizzare un servizio di vetture pel tratto interrotto.

Ci scrivono dal Lago Maggiore in data 25 corr.:

Oggi ancora non posso dirvi nulla di preciso circa l'apertura della linea Novara-Pino, poichè continuano le pioggie e le inondazioni, che hanno impediti e ritardati i lavori.

L' inaugurazione era stata progettata, come si è detto, pel 15 prossimo ottobre, quando le pioggie non erano ancora comparse. Ora, queste non hanno recato danno notevole alla linea, ma hanno fatto perdere finora ai lavori esterni 10 o 12 giorni, i quali non si possono riguadagnare, che con grandissimo sforzo. E ciò si sta facendo: e se l'acqua cessasse, nulla impedirebbe che l'inaugurazione si compisse nel giorno suddetto. Però il Ministero, che ben conosce lo stato dei lavori, non ha preso, od almeno comunicata ancora alcuna decisione in proposito.

Frattanto posso dirvi che l'impalcatura del ponte sul Ticino è quasi tutta ultimata, mancando solo l'inchiodatura di poca parte della 1ª travata e dei controventi superiori: e nei primi giorni del prossimo mese si effettueranno le prove di resistenza.

La galleria di Laveno, aperta da tempo in tutta sezione, è murata per tutta la sua estesa nella vôlta, e per poca tratta restano da fare le murature dei piedritti; il che non sarebbe di ostacolo al passaggio dei treni.

I fabbricati della Stazione internazionale di Luino, ai quali anche durante le pioggie si lavorò attivamente nell'interno degli ambienti, saranno pronti pel 15 ottobre. Ed altrettanto può dirsi per quelli di tutte le altre Stazioni.

La posa dell'armamento procede spedita, e pei primi del mese s' incontreranno i diversi attacchi, che ora procedono da molti punti della linea.

><

Ci consta che, contrariamente a quanto era nel desiderio del Consiglio d'Amministrazione e della Direzione dell'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia, le promozioni e gli aumenti di stipendii degli impiegati ed agenti di queste Ferrovie non potranno aver effetto col fine del corrente mese, ma bensì con quello del prossimo ottobre.

Causa di tale ritardo è il lungo e minuto lavoro di revisione, che la Direzione, di concerto colla Ragioneria e coi varii servizii, non potè compiere. Egli è però certo che gli interessati non vi perderanno, perocchè la decorrenza degli aumenti e delle promozioni è fissata al 1º luglio u. s.

><

Di 18 appalti di tronchi delle nuove costruzioni ferroviarie, i cui Capitolati portano speciali condizioni di pagamento e l'obbligo alle Imprese di anticipare un terzo della somma di appalto senza corrisponsione d'interesse ed altre somme con corrisponsione dell'interesse del 5 p. 0[0], per due soli furono presentate offerte (quelli di Arce-Arpino e Arpino-Sora, della linea Avezzano-Roccasecca). Tutti gli altri, compresa la linea succursale dei Giovi, rimasero deserti.

><

Sappiamo che il Ministero dei lavori pubblici ha delegato a suo rappresentante alle Conferenze internazionali per l'unità tecnica delle ferrovie, che avranno principio in Berna il 16 del prossimo ottobre, il comm. G. Bussi, R. Commissario tecnico per le Strade ferrate dell'Alta Italia.

Alle Conferenze medesime è stato delegato a rappresentare le Strade ferrate Meridionali l'Ispettore principale del materiale cav. E. Riva.

><

Veniamo informati che il Ministero dei lavori pubblici ha disposto che una Commissione, composta di un suo rappresentante e di quelli dei Ministeri della guerra e dell'agricoltura, industria e commercio, in concorso dei delegati delle Ferrovie Meridionali e Romane, proceda ad una visita locale e riferisca sulla scelta del tracciato da seguire per coordinare le linee Velletri-Terracina e Sparanise-Carinola-Gaeta alla linea diretta da Roma a Napoli.

><

Ci scrivono da Milano che l'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia, di comune accordo colle Amministrazioni delle Romane, Meridionali e Venete, ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici uno schema di appendice alla vigente Convenzione relativa al servizio cumulativo per le merci a grande e piccola velocità, onde estenderlo ad un maggior numero di Stazioni.

><

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha sottoposto all' approvazione governativa le nuove tariffe, concordate con le altre Amministrazioni ferroviarie interessate, relative ai trasporti delle Compagnie drammatiche, dei cani e dei cavalli da corsa e da monta.

><

Dalla Direzione tecnica governativa per le ferrovie in Reggio di Calabria è stato sottoposto all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici il progetto di appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco da Villa San Giovanni al torrente Candoleo, della linea di 1ª categoria da Reggio a Castrocucco.

La lunghezza del nuovo tronco di ferrovia è di m. 11,000, ed il relativo importo è preventivato in L. 5,700,000: delle quali per opere da appaltare lire 4,900,000, ed il rimanente a disposizione dell'Amministrazione per lavori e provviste non comprese nello appalto.

><

Ci scrivono da Bologna che, da parte di quell'Amministrazione provinciale, furono fatte vive premure al Ministero dei lavori pubblici affinchè siano sollecitati il più possibile gl'incumbenti per l'incominciamento dei lavori del 1º tronco della linea Bologna-Verona, compreso fra Bologna e San Felice, acciò si possa in tal modo dar lavoro alla classe povera nella prossima stagione invernale.

><

Sappiamo che il Consiglio superiore dei lavori pubblici, in una recente adunanza, ha ritenuto che possa promuoversi il Decreto Reale dichiarante costituito il Consorzio fra gli enti morali interessati nella costruzione della ferrovia economica a scartamento ordinario da Lecce a Francavilla, con diramazione per Nardò.

La ferrovia avrebbe la lunghezza di circa chilometri 85, e la relativa spesa di costruzione sarebbe calcolata, in via approssimativa, in L. 50,000 al chilometro.

><

L'Amministrazione delle Strade ferrate Romane ha

sottoposto all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici il progetto di riordinamento ed ampliamento del piazzale della Stazione di Monte Amiata, lungo la linea Asciano-Grosseto. La spesa prevista pei detti lavori ammonta a L. 32,300 circa, già ammessa dal Consiglio di amministrazione di quelle Ferrovie.

><

La Società testè costituitasi in Roma per la costruzione ed esercizio della ferrovia Albano-Anzio-Nettuno ha chiesto la sua approvazione al Ministero di agricoltura, industria e commercio.

Il capitale di quella Società è fissato in L. 1,500,000, rappresentato da 3,000 Azioni di 500 lire ciascuna.

><

Sappiamo che l'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia prese, fra le altre, le seguenti deliberazioni:

Approvò l'acquisto, mediante gara, di n. 15 piattaforme girevoli da 7 m.:

Aggiudicò alla Ditta Jos Cohen e C. la fornitura di 20|m tonnellate di carbone minuto inglese;

Sottopose alla sanzione del Ministero dei lavori pubblici la Convenzione stipulata colla Società della ferrovia Vigevano-Milano per regolare i diritti ed obblighi rispettivi, dipendentemente dalla costruzione della nuova linea di circonvallazione in Milano:

Aggiudicò la fornitura di 35|m tonnellate di carbone grosso inglese alla Ditta Pyman Waston e C. di Cardiff:

Approvò lo schema di Convenzione con l'Amministrazione delle finanze relativamente al servizio d'introduzione e manipolazione delle merci nella Dogana di Milano.

><

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 18 al 23 corrente.

Furono, fra gli altri, approvati i progetti riflettenti:

L'appalto per la fornitura del pietrisco occorrente allo inghiaiamento dei due primi tronchi da Zollino a Galatone, della ferrovia Zollino-Gallipoli;

La costruzione di una ferrovia economica a scartamento ordinario da Suzzara a Ferrara;

L'allargamento del viadotto del Lazzaretto e l'ampliamento del piazzale merci a grande velocità nella Stazione centrale di Milano;

L'impianto di un rifornitore e relativa condotta d'acqua alla Stazione di Antrodoco, lungo la ferrovia Aquila-Rieti;

I lavori occorrenti all'ampliamento della Stazione di Novara per la nuova linea Novara-Pino;

La costruzione di un ponte in ferro, con piedritti in muratura, per l'attraversamento della frana Sauri, nel chilometro 57 della ferrovia Termoli-Campobasso;

La sistemazione della traversata del fiume Simeto nel chilometro 107 della ferrovia Messina-Siracusa;

La costruzione delle travate metalliche pei ponti e cavalcavia occorrenti nel tronco Treviso-Ponte di Piave, della ferrovia Treviso-Motta;

La costruzione di una piattaforma e l'ampliamento di piazzale nella Stazione di Genova a Piazza Principe;

La costruzione di un fabbricato per riparazione delle carrozze ed altri lavori nelle officine della Stazione di Bologna;

La costruzione di un viadotto in muratura sul vallone Carpineti nel chilometro 156 della ferrovia Aquila-Rieti;

La costruzione di un viadotto in muratura nel chilometro 67 della ferrovia Termoli-Campobasso;

L'impianto ed esercizio di una tramvia a vapore da Orbassano a Giaveno, in provincia di Torino;

Furono pure approvati i piani generali della Stazione di Cittaducale, lungo la ferrovia Aquila-Rieti, e della ferrovia di Castel Sant'Angelo lungo la ferrovia medesima; e finalmente il piano regolatore per l'ampliamento della città di Roma.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Macerata-Albacina-Fabriano. — L'incanto simultaneo tenutosi il 12 corr. essendo riuscito deserto, si addiverrà alle ore 10 ant. del 3 ottobre p. v., presso il Ministero dei lavori pubblici e presso la Prefettura di Macerata simultaneamente, alla second'asta per la appalto delle opere e provviste occorrenti per la costruzione del tronco della ferrovia Macerata-Albacina-Fabriano, compreso fra le Stazioni di Macerata (Piediripa) e Sforzacosta, della lunghezza di m. 6,200 (escluse le espropriazioni stabili e la provvista dei ferri d'armamento e dei meccanismi fissi per le Stazioni), per la presunta somma di L. 480,000.

I lavori dovranno essere intrapresi a misura che se ne farà la regolare consegna ed essere condotti con la necessaria attività, perchè l'apertura del tronco all'esercizio possa essere fatta entro mesi 24 dal giorno in cui la consegna avrà avuto principio. I lavori di completamento, di finimento, accessorii a quelli di manutenzione obbligatoria a carico della Impresa, dovranno essere ultimati, in uno con la relativa liquidazione finale ed in stato di collaudo, entro mesi 12 successivi all'apertura del tronco all'esercizio.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 24,000, ed in L. 48,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

— L'incanto simultaneo tenutosi il 12 corr. essendo riuscito deserto, si addiverrà alle ore 10 ant. dello stesso giorno 3, presso il Ministero e la Prefettura suddetti simultaneamente, alla second'asta per l'appalto delle opere e provviste occorrenti per la costruzione del tronco della ferrovia Macerata-Albacina-Fabriano, compreso fra le Stazioni di Matelica e Sanseverino, della lunghezza di m. 18,060 (escluse le espropriazioni stabili e la provvista dei ferri d'armamento e dei meccanismi fissi per le Stazioni), per la presunta somma di L. 1,630,000.

I lavori dovranno essere intrapresi e compiuti come sopra.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 66,000, ed in L. 132,000 quella definitiva, ambedue come sopra.

Ferrovia Messina-Patti. — L'incanto simultaneo tenutosi il 16 corr. essendo riuscito deserto, si addiverrà alle ore 10 ant. del 12 ottobre p. v., presso il suddetto Ministero e la Prefettura di Messina simultaneamente, alla second'asta per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Messina-Patti al tronco Cerda-Termini. fra Messina e Saponara, della lunghezza di metri 18,588, compresa la galleria Peloritana, della lunghezza di m. 5,454 circa (escluse le espropriazioni stabili e la provvista dei ferri d'armamento e dei meccanismi fissi per le Stazioni), per la presunta somma di L. 13,850,000.

I lavori dovranno essere intrapresi a misura che se ne farà la regolare consegna, ed essere condotti con la necessaria attività, perchè l'apertura del tronco all'esercizio possa essere fatta entro mesi 46 dal giorno in cui la consegna avrà avuto principio. I lavori di completamento, di finimento, accessorii a quelli di manutenzione obbligatoria a carico dell'Impresa, dovranno essere ultimati, in uno con la relativa liquidazione finale ed in istato di collaudo, entro mesi 24 successivi all'apertura del tronco all'esercizio,

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 550,000, ed.in lire 750,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia Solmona-Caianello. — Leggesi nella *Riforma*:

Sappiamo che l'on. Capponi-Giuli, presidente del Consiglio provinciale di Aquila, è venuto giorni fa in Roma, ed ha recato all'on. Ministro dei lavori pubblici l'espressione del voto di quel Consiglio intorno alla ferrovia Solmona-Caianello (*già da noi riferito*).

L'on. Ministro ha accolto quel voto col massimo interessamento, ed ha promesso all'on. Capponi che, vista la innegabile importanza della linea, studierà, e farà studiare nuovamente l'argomento, e farà il possibile per soddisfare i desiderii delle popolazioni, presentando, ove sia del caso, le relative proposte alla riapertura della Camera.

Stazione di Genova. — Il *Corr. Mercant.* del 19 scrive:

Ieri ebbe luogo l'annunciata conferenza presso la Prefettura, Presiedeva il comm. Ramognini, prefetto della provincia.

Erano presenti i signori: Massa, direttore dell'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia; Mantegazza, ispettore; generale Parodi, ispettore dei porti e spiagge; Giaccone, ingegnere; Podestà barone Andrea, ff. di Sindaco; Millo, presidente della Camera di commercio, e Cabella Gaetano, vice-presidente; Ruggero, capitano del porto; e Tortarolo, ingegnere Pietro.

La Conferenza non ammise il progetto di far passare il binario di collegamento a sud della Darsena, pel quale votarono soltanto i due rappresentanti del Municipio, Podestà e Tortarolo.

Poi ammise, con tutti i voti meno uno, una proposta formulata dall'on. Podestà, secondo la quale, il binario passerebbe a nord della Darsena, lasciando per la via Carlo Alberto una larghezza di 20 metri almeno, abbattendo il gran porticato nel tratto fra la Rotonda e i Salumi, e fissando un termine perentorio alla soppressione della Stazione di piazza Caricamento.

Fu anche ammessa, con tutti i voti, una proposta Millo e Podestà, perchè il Governo provveda ad abbattere anche il resto del gran porticato, lasciandone l'area al libero movimento commerciale.

Queste proposte saranno trasmesse e raccomandate al Governo a nome della Conferenza.

Ferrovia Ormea-Oneglia-Portomaurizio. — Il Comitato promotore della ferrovia Ormea-Oneglia-Portomaurizio e del porto unico ebbe, giorni sono, una visita dell'ing. comm. Giuseppe Bonelli, l'autore del primo progetto di una ferrovia da Ceva al mare per le valli dell'Arroscia e dell'Impero. Egli ha incoraggiato il Comitato a persistere nell'opera sua patriottica, chè, tosto o tardi, la ferrovia dal Piemonte ed Oneglia e Portomaurizio dovrà eseguirsi per la sua importanza.

Tramways di Alessandria. — Si ha da Alessandria 23:

La Giunta municipale ha deliberato di sospendere i mandati di pagamento alla Società delle *tramvie*, e l'ha diffidata, riservandosi il diritto di revocarle la concessione, qualora la necessità lo richiegga. Così annunzia l'*Osservatore*.

Un amministratore della Società è giunto dal Belgio da da qualche giorno, per conferire e transigere colla Giunta.

Si vorrebbe stabilire definitivamente un servizio di *omnibus* fra Alessandria-Sale e S. Salvatore, per supplire in parte alla mancanza della *tramvia*, poichè prima che questa sia ristabilita si arriverà indubbiamente alla primavera.

La nuova Società (come si è già detto nel nostro N. 34 a. c.) ha messo a disposizione un milione per le riparazioni ed acquisto di materiali.

La linea Alessandria-S. Salvatore pare deciso che si farà deviare per Valmadonna, onde evitare la *rovinosa* rampa di Castelletto.

A datare da ieri, anche sulla linea Alessandria-Sale cessò il servizio della *tramvia* per essere sostituito da quello degli *omnibus*, regolato da apposito orario.

Ferrovie Romane. — Leggesi nella *Nazione*, del 23:

La Banca Nazionale nel Regno d'Italia ha assunto l'incarico di prestarsi, come mandataria dei possessori delle Azioni delle Strade Ferrate Romane, alle pratiche occorrenti per la commutazione delle Azioni medesime nei certificati al portatore, che devono essere rilasciati dalla Commissione liquidatrice, a termini del Regolamento da essa pubblicato in data del 29 luglio 1882.

La Banca riceve, a tale scopo, le dette Azioni nei suoi Stabilimenti, *compresa la Sede di Firenze*, benchè qui risieda la suddetta Commissione, che continua ad accettarle direttamente dai possessori.

Ferrovia dell'Alta Italia. — La Direzione dell'esercizio ha pubblicato il seguente Avviso:

A cominciare dal 1° ottobre p. v., entreranno provvisoriamente in vigore per la via del Brennero e di Pontebba, in uno alla parte 1ª già attivata per la via di Chiasso-Gottardo, le parti 3ª e 4ª del nuovo Regolamento-Tariffa pel servizio cumulativo italo-germanico, di cui nell'Avviso al pubblico del 28 scorso agosto.

Restano pertanto abrogati, solo in quanto al predetto servizio italo-germanico, via Brennero e via Pontebba, il Regolamento-Tariffa dell'ottobre 1880, il Supplemento e l'Appendice relativi; ma continuano invece ad essere in vigore le disposizioni regolamentari e prescrizioni di tariffa che vi si contengono, in uno alla nomenclatura e classificazione delle merci, per quanto riguarda il servizio italo-boemo.

Le parti 3ª e 4ª del nuovo Regolamento-Tariffa contengono i prezzi di trasporto a grande ed a piccola velocità, via Brennero e rispettivamente via Pontebba, applicabili a quelle spedizioni in servizio cumulativo italo-germanico che, secondo la tabella di istradamento, devono transitare esclusivamente per esse vie del Brennero o di Pontebba.

Le suddette parti 3ª e 4ª del nuovo Regolamento-Tariffa, riunite in un solo fascicolo, sono vendibili al pubblico, al prezzo di L. 2 per ciascun esemplare, presso le principali Stazioni, a cominciare dal 26 corrente.

Notizie Ferroviarie Estere

Traforo del San Bernardo. — Per debito di cronisti, dobbiamo annunciare che giovedì scorso si è tenuta alla Camera di commercio di Torino una riunione per promuovere il nuovo valico alpino attraverso al San Bernardo.

Presiedeva il comm. Sormani, ed assistevano: il sindaco Ferraris, il senatore Zoppi, i deputati Marazio, Guala e Faldella, il sindaco di Savona cav. A-Marca, il cav. Bogliotto presidente della Camera di commercio di Savona, ed i membri della Camera di Torino: Locarni, Rey, Sclopis, Abrate, Auxilia e Cerinozegna.

Il relatore cav. Locarni conchiudeva proponendo d'instare presso il Governo e presso il Parlamento, affinchè, prima di nulla deliberare intorno al passaggio di una nuova ferrovia internazionale attraverso le Alpi, facciasi studiare la possibilità e la convenienza commerciale, economica e politica di una ferrovia, che congiunga direttamente Aosta con Martigny per il Gran San Bernardo.

Parlavano Zoppi, Guala e Ferraris, e si approvava ad unanimità la seguente mozione, proposta da Guala e modificata da Zoppi e Ferraris:

« L'assemblea, plaudendo alla lodevole iniziativa della Camera di commercio ed arti di Torino per un nuovo valico delle Alpi attraverso il San Bernardo, si associa all'ordine del giorno proposto dal relatore Locarni, e prega l'onorevole Presidenza della Camera di commercio di voler aprire pratiche col Comitato promotore pel traforo del Monte Bianco, acciocchè l'unione delle forze possa meglio condurre alla risoluzione del problema ».

Ferrovia dell'Arlberg. — Si ha dai giornali di Vienna:

Si è dato a Stengen, il 17 corr., il primo colpo di piccone per la costruzione della parte orientale della ferrovia dell'Arlberg. Quest'apertura solenne dei lavori si fece in mezzo ad un immenso concorso di popolazione.

Si sa che la linea dell'Arlberg ha per oggetto di raccordare direttamente l'Austria alla Francia attraverso la Svizzera, senza toccare il territorio della Germania, nè quello dell'Italia.

Disastro in Austria. — Un telegramma da Agram, 23, reca:

Il ponte della ferrovia sulla Drava, presso Esseck (Slavonia), si ruppe durante il passaggio d'un treno. La macchina e sei vagoni caddero nelle acque del fiume, che, a causa delle pioggie, sono in questi giorni altissime.

Vi furono 26 morti e 18 feriti, quasi tutti soldati usseri. Credesi che non vi sia alcuna vittima negli altri passeggieri, essendo rimasti gli altri vagoni incolumi sopra il ponte.

Ferrovie d'America. — Agli Stati Uniti, due importantissime città di circa un milione di abitanti ciascuna, Nuova York e Filadelfia, distano fra loro di 130 chilometri. Le relazioni commerciali, che hanno tra loro le due città, fanno sì che due linee ferroviarie le uniscano, sulle quali il tragitto compiesi in meno di due ore, con una velocità di quasi 72 chilometri all'ora. Questa velocità, capace di dare i brividi a tutte le Società ferroviarie italiane, non si ritiene quivi più sufficiente, ed un ingegnere americano, M. Bernet le Van, ha proposto di costruire una nuova linea, sulla quale il tragitto si farebbe in un'ora soltanto, con una velocità di 145 chilometri all'ora.

Questo ingegnere ha fatto osservare, nella sua relazione, che gli attuali tracciati tra Nuova York e Filadelfia hanno un grande numero di curve, che allungano il percorso: inconveniente che sarebbe tolto col nuovo tracciato, quasi perfettamente rettilineo. L'ingegnere americano si fonda nel suo progetto su due principii: che le resistenze non crescono colla velocità, e che, aumentando la velocità, diminuisce l'attrito.

Il Bernet le Van vuole usare macchine ad espansione a doppio cassetto, munite di ruote motrici di metri 1.83 di diametro, per diminuirne l'usura. La linea sarebbe illuminata tutta a luce elettrica, dimodochè, camminando come in pieno giorno, verrebbero aboliti i fanali delle macchine e quelli delle carrozze; i pali telegrafici porterebbero le lampade ed i fili conduttori. Le Stazioni sarebbero situate nei punti elevati della strada, per evitare la manovra dei freni; le linee antiche servirebbero pel trasporto delle mercanzie.

Il progetto non presenta difficoltà serie che per la spesa; ma è un fatto importante da notarsi che, tanto in Europa, quanto in America, va sviluppandosi l'idea di stabilire linee speciali fra i grandi centri, sulle quali possa raggiungersi il massimo di velocità: questione che va considerata seriamente, non solo dal lato del traffico, ma anche da quello della sicurezza di un paese.

Notizie Diverse

Lavori idrografici in Sardegna. — Il *Commercio* di Genova, del 20, scrive:

Ci consta da fonte sicurissima, che la R. Spedizione idrografici, diretta dal comm. Magnaghi, terminò non ha guari i rilevamenti della Sardegna — iniziati nella campagna del 1878 —, e che al momento sta ripigliando quelli sospesi nel decorso ottobre, lungo la costa toscana. Cosicchè in soli quattro anni, o, a meglio dire, in quattro sole campagne — di cinque mesi lavorativi e piuttosto scarsi ciascuna — il prelodato comandante seppe condurre a buon fine una lunga, importante e necessaria operazione, quale era la completa idrografia di quell'isola, per ampiezza, e sotto ogni altro riguardo, la seconda di tutto il Mediterraneo, e della quale non esistevano che elementi vecchi, incompleti ed in più luoghi fallaci.

Le campagne idrografiche per il rilevamento delle coste italiane furono veramente incominciate nell' anno 1867, ma l'organizzazione di uno stabile Ufficio idrografico non ebbe luogo che nel 1874. Ed è in così breve spazio di tempo che il conte Magnaghi — secondato dalle benevole approvazioni del Ministero — giunse a costruire e riunire in un medesimo Stabilimento l'Osservatorio astronomico, il gabinetto magnetico e quello meteorologico, muniti di finissimi istrumenti; la Sezione idrografica, col deposito delle carte e piani; e la Sezione tecnica, che comprende l'Ufficio dei calcolatori, quello dei disegnatori ed incisori, la calcografia, il laboratorio per i processi galvanici e l'officina di precisione. Insomma, mercè questo Stabilimento, surto da poco e dotato di mezzi proporzionalmente mediocri, la nostra Marina militare, non solo non ha bisogno di ricorrere altrove per i diversi procedimenti necessarii alla compilazione ed alla pubblicazione delle carte; ma, per la *scrupolosa precisione dei dati* e per la *finitezza artistica* con cui furono sinora condotte, potè gareggiare con quelle delle prime e più provette Nazioni, meritando, anche in Mostre recenti, l'onore di lode e di premii.

Già da qualche tempo furono pubblicate quelle dell'Adriatico, dell'Jonio e di buona parte della costa occidentale; nell'ultimo triennio uscirono alla luce 12 carte della Sardegna; e certamente, prima che incominci la ventura campagna idrografica, potremo vedere pubblicati i lavori complementari, or ora eseguiti in quella importante regione insulare.

Le locomotive stradali (dice la *Sentinella Bresciana*) inviate da Torino, dal Ministero della guerra, per supplire alla forza motrice ora mancante all'Arsenale di Gardone, giunsero l'altra sera, e furono ricoverate nel cortile del nostro Arsenale. Sono cinque, e portano i nomi di: *Cagliari*, *Verona*, *Milano*, *Napoli* — tutte queste della forza di 24 cavalli; e di *Genova*, della forza di 16 cavalli.

Ognuna è condotta da due soldati del Genio, comandati da un tenente. L'ingresso di queste locomotive nell'Arsenale fu fatto senza aiuto; ed ieri esse facevano bella mostra nel cortile, l'una vicina alle altre, pulite, allineate; con esse vi sono anche due carri, che sarebbero come i *tenders* della ferrovia.

Le due ruote posteriori di queste locomotive sono più alte e più larghe di quelle davanti, e scannellate in modo da avere forte presa di attrito sul terreno; ed in alto, presso alla ruota a sinistra di dietro, c'è un'altra ruota, alla quale si può applicare una cinghia per il movimento di qualche meccanismo.

Ieri il colonnello comandante la Fabbrica d'armi, col capitano Benedetti ed ufficiali del Genio, furono a visitare la strada della Pendezza, poichè era molto dubbio che, e per le condizioni sue attuali, e per la forte salita da superarsi, le locomobili non vi potessero transitare con sicurezza. Se di questa strada non si crederà di poter usare, converrà allora prendere la via di Gussago per S. Vigilio, Villa-Cogozzo e ponte di Noboli presso Zanano, da dove si sbocca sulla provinciale per Gardone.

Concorso d'ingegneri. — È aperto un esame di concorso a tre posti di allievi-ingegneri nel Corpo Reale delle miniere, per essere inviati all'Accademia montanistica (Bergakademie) di Berlino, oppure alla Scuola delle miniere di Liegi, ed applicati poscia al servizio minerario geologico.

Ad ognuno dei detti posti è annessa l'annua indennità di L. 2,000, durante i tre anni di dimora dell'allievo all'estero, oltre ad un'annua indennità per viaggi di istruzione: a condizione che egli frequenti la Scuola a cui è destinato, e riporti ogni anno il certificato d'idoneità, in seguito degli esami finali, che dovrà subire con gli allievi della Scuola.

Coloro che vogliono essere ammessi al detto esame dovranno far pervenire al Ministero di agricoltura, industria e commercio, non più tardi del 10 ottobre venturo, apposita istanza, nella quale sia indicato il domicilio dell'aspirante, e siano annessi i documenti richiesti dall' avviso pubblicato dalla *Gazzetta Ufficiale* del 20 corr.

Ufficii telegrafici. — Il 17 corr. in Canelli (prov. di Alessandria) ed in Avenza Marina (prov. di Massa Carrara) è stato aperto un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Telegrafia internazionale. — L'Ufficio internazionale delle Amministrazioni telegrafiche, residente a Berna, informa che anche pel Cairo i telegrammi si accettano a rischio dei mittenti.

Informa pure che è riammesso il linguaggio segreto per le corrispondenze private con Aden.

Esposizione d'elettricità a Monaco. — Scrivono alla *Perseveranza* da Monaco, 20:

La nostra Esposizione internazionale scientifico-tecnica prende sempre più un interesse europeo, e le celebrità tecniche più insigni arrivano continuamente onde prendere parte agli esperimenti o dare spiegazioni sulle loro invenzioni. Si aspetta dall'America il signor Edison, il quale ha concorso moltissimo nell'arricchire l'Esposizione. Il volere minutamente dare una relazione scientifica di quest'importante Esposizione non sarebbe cosa da poco. Invece tenterò farvi una descrizione sommaria degli oggetti più importanti che furono esposti, riservendomi poi di accennarvi, nelle mie altre lettere, i risultati degli esperimenti che si devono fare....

Dalla galleria dei quadri si passa nel recinto Edison. Qui l'occhio si perde in mezzo alla quantità di macchine ed apparati elettrici, piani, lampade, istrumenti telegrafici e telefonici. Vi sono stanze di lettura, di lavoro, di studio, tutte illuminate a luce elettrica; candelabri di bronzo, d'una bellezza e grandezza straordinaria, che gettano una magnifica luce da parere tanti astri. V'è la stanza dei telefoni, che comunicano con Istituti e Stabilimenti, coi paesi di Oberammergau e Miesbach; il palazzo di cristallo è in relazione con 32 Stazioni telefoniche di maggiore o minore distanza, la massima di 50 chilometri.

Passiamo poi ove trovasi esposto tutto il materiale per uso delle ferrovie: segnali, telegrafi, macchine d'ogni genere per illuminare i vagoni, le locomotive, e così via. Vediamo esposto un piccolo treno con una macchina, la quale dovrebbe immediatamente fermarlo ad ogni richiesta del macchinista, esposto dalla nostra Direzione generale delle Ferrovie; macchine ed utensili esposti dalla Direzione del *Chemin de fer du Nord*....

Due grandissimi motori trovansi uno a Miesbach (50 chilometri di distanza), ed un altro alla Fabbrica di locomotive Maffei vicina alla nostra città, i quali sono in relazione colle macchine dell'Esposizione. In queste due prime sere, essi non hanno agìto come si sperava, e per questo ha mancato in diversi posti la luce elettrica; ma ora si è aggiunta loro nuova forza, e si spera che il tutto potrà andare regolarmente. Però, prima che l'Esposizione sia al completo, credo che dovranno passare ancora quattro o cinque giorni.

Qui in Monaco si aspetta, con grande interesse, il risultato delle prove, che si stanno facendo al Palazzo di cristallo, specialmente intorno al probleme dell'illuminazione per le città; frattanto sappiamo che la sera del 16 corrente, a Berlino furono fatte delle prove per l'illuminazione elettrica col sistema Siemens e Halskeke, e che, a questo scopo, furono illuminate le strade *Leipziyerstrasse*, *Friedrichstrasse* e la piazza *Potsdamer*, e che esse diedero eccellenti risultati.

— A questo proposito, aggiungiamo che un dispaccio da Nuova York, del prof. G. Colombo, al Comitato milanese per l'applicazione del sistema Edison, del quale è rappresentante generale in Italia l'ing. Shepherd, annunciava che in questi giorni, per la prima volta, andò in attività la grandiosa installazione elettrica di Pearl Street, comprendente circa 14 mila lampade, aggiungendo che il successo fu completo, e l'installazione funzionò con regolarità meravigliosa.

Due consimili impianti sono ora in costruzione in altri quartieri di Nuova York; del resto, una lettera del prof. Colombo, arrivata pochi giorni or sono, descrive le enormi difficoltà che si debbono superare in questi impianti, e tributa i più grandi elogi agli ingegneri che li eseguiscono sotto la immediata direzione di Edison.

Siamo sicuri (dice il *Sole*) che un simile successo è riservato alla istallazione che si sta montando in Milano per cura del Comitato italiano, sotto la direzione del valente ing. Edward Acheson.

Telefono a Monaco. — Scrivono da quella città alla *Perseveranza*, in data del 13:

L'altra sera si fecero nel palazzo dell'Esposizione le prime prove col *telefono*, posto in relazione coi Regi Teatri e col Colosseum. A queste prove venne invitato un piccolo numero di tecnici coi rappresentanti della stampa. Vi accerto che esse non potevano essere più felici: abbiamo udita la sinfonia del *Guglielmo Tell*, di Rossini, proprio come fossimo divisi dal teatro da una pura parete di legno; i pezzi dell'opera stessa giungevano alle nostre orecchie tanto chiari, che le note le più leggiere si sentivano pienamente; così ogni nota di un istrumento, per quanto piana essa fosse, ci veniva distintamente trasmessa. Così dicasi dei pezzi cantati o recitati negli altri teatri — Se questo poi non fosse bastato, posto il *telefono* in comunicazione con quello di Tuzing, circa 50 chilometri di distanza, e questo col teatro, si sentivano le voci e i suoni chiari.

Gli apparati, che ricevevano la voce nel massimo teatro, sono semplicissimi, e sono 12 microfoni. Disposti 4 vicino all'orchestra, 4 alla prima galleria e gli altri quattro dalle due parti (e sono apparati come quelli che si adoperano nei telefoni comuni), comunicano sotto le scene col filo che viene sino nel Palazzo di cristallo.

Al Colosseum vi sono 7 microfoni, sistema Petterson, che comunicano col palazzo dell'Espssiaione, e 12 di questi apparati trovansi disposti nel teatro delle Operette, e sono secondo il sistema Tenner. Ora verrà nelle successive prove stabilito quale dei tre sistemi sia il migliore.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii rimasero anche nella scorsa settimana, si può dire, quasi abbandonati; e, se non fosse per qualche scambio a cui diedero luogo le Azioni della Società delle Meridionali al prezzo di 459, si potrebbe credere che non esistessero affatto. Tralasciamo perciò dal registrarne i corsi nominali, potendo bastare a dare un'idea approssimativa dell'essere loro i corsi indicati nella precedente rassegna.

ESTRAZIONI

Ferrovie Romane — La Direzione generale del Debito pubblico ha resa nota nella *Gazzetta Ufficiale* del 19 corr. la distinta delle Obbligazioni della cessata Società delle Strade Ferrate Romane passate a carico dello Stato in forza delle Convenzioni 17 novembre 1873, e col relutivo atto addizionale del 21 novembre 1877 e 26 aprile 1879, approvate colla legge 29 gennaio 1880, n. 5249 (serie 2ª), concernenti il riscatto delle dette Ferrovie Romane, comprese nelle estrazioni che hanno avuto luogo in Roma nei giorni 4 al 9 stesso mese, in ordine progressivo, e cioè:

1° *Obbligazioni della già Società delle Ferrovie Livornesi — N. 80 della serie A, N. 27 della serie B, N. 269 della serie C, N. 384 della serie D¹, N. 499 della serie D¹.*

Le suddette Obbligazioni cesseranno di fruttare con tutto dicembre 1882 a beneficio dei possessori, ed il rimborso dei capitali rappresentati dalle medesime avrà luogo a cominciare dal 2 gennaio 1883, dietro il deposito delle Obbligazioni corredate delle cedole *(coupons)* dei semestri posteriori a quello scadente al 2 gennaio di detto anno nello Stato, mediante mandati che da questa Direzione generale saranno rilasciati a favore dei presentatori, pagabili a Roma, Firenze e Livorno. All'estero, il rimborso del capitale delle Obbligazioni avrà luogo a cura della Banca M. A. De Rothschild per le Obbligazioni di serie C, D¹ a Parigi, Londra, Bruxelles, Francoforte sul Meno e Ginevra, e per quelle della serie D² a Parigi, Londra, Bruxelles e Francoforte sul Meno.

2° Obbligazioni della già Società della Ferrovia Lucca-Pistoia. — N. 53 del Prestito 1856, N. 26 del Prestito 1858. N. 61 del Prestito 1860.

Le suddette Obbligazioni cesseranno di fruttare con tutto febbraio 1882 a beneficio dei possessori, ed il rimborso dei capitali rappresentati dalle medesime avrà luogo a cominciare dal 1° marzo 1883, dietro il deposito delle Obbligazioni corredate delle cedole *(coupons)* dei semestri posteriori a quello che scade al 1° marzo di detto anno nello Stato, mediante mandati che da questa Direzione generale saranno rilasciati a favore dei presentatori, pagabili a Firenze, Roma e Livorno. All'estero, il pagamento delle Obbligazioni del Prestito 1856 e 1858 verrà effettuato a cura della Banca M. De Rothschild di Parigi, a Francoforte ed a Londra.

3° Obbligazioni della già Società delle Ferrovie Centrale-Toscana ed Asciano-Grosseto. — N. 14 della serie A, N. 39 della serie B, N. 41 della serie C.

Le suddette Obbligazioni cesseranno di fruttare con tutto dicembre 1882 a beneficio dei possessori, ed il rimborso dei capitali rappresentati dalle medesime avrà luogo a cominciare dal 1° gennaio 1883, dietro il deposito delle Obbligazioni corredate delle cedole *(coupons)* dei semestri posteriori a quello che scade al 1° gennaio di detto anno nello Stato, mediante mandati che da questa Direzione saranno rilasciati a favore dei possessori pagabili a Roma, Firenze, Siena, Livorno, Genova, Milano e Torino. All'estero, a cura della Banca M. A. De Rothschild di Parigi, a Londra, Francoforte sul Meno, Bruxelles, Ginevra e Parigi.

4° Obbligazioni comuni delle Ferrovie Romane.

Le suddette Obbligazioni cesseranno di fruttare con tutto dicembre 1882 a beneficio dei possessori, ed il rimborso dei capitali rappresentati dalle medesime avrà luogo a cominciare dal 1° gennaio 1883, dietro il deposito delle Obbligazioni corredate delle cedole *(coupons)* dei semestri posteriori a quello che scade al 1° gennaio di detto anno, mediante mandati che da questa Direzione generale saranno rilasciati a favore dei possessori, pagabili dalla Cassa centrale del Debito pubblico e dalla Tesoreria provinciale di Firenze.

CONVOCAZIONI.

Società Meridionale dei Magazzini generali — Gli azionisti sono convocati in tornata ordinaria pel 28 ottobre p. v. in Napoli, sede sociale (corso Garibaldi), per la relazione sulla gestione sociale al 30 giugno 1882, per rapporto dei revisori dei conti ed approvazione del bilancio, e per la nomina di 4 amministratori.

Navigazione generale italiana (Società riunite Florio e Rubattino) — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 8 novembre p. v. in Roma, sede sociale (via Condotti, 1?). per la relazione del Consiglio d'amministrazione e presentazione del rendiconto del 1° anno di esercizio (1° luglio 1881-30 giugno 1882), e per la rinnovazione generale del Consiglio d'amministrazione.

DIVIDENDI e PAGAMENTI

Società anonima della Strada ferrata da Mortara a Vigevano — Dal 20 corr. si pagano agli azionisti L. 11.25 per Azione, quale 2° dividendo pel semestre scadente il 20 corr., presso la Banca Lomellina in Vigevano, e presso la Banca Musso e Guillot in Torino.

Società italiana per il gaz. — Dal 1° ottobre p. v., presso la Cassa sociale in Torino (piazza S. Carlo, 5), si farà il riparto utili del 1° semestre 1882 in L. 25 per Azione.

Avvisi d'Asta

Il 2 ottobre p. v., presso la Direzione del Genio militare in Spezia, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione di un magazzino per ricovero del materiale del Genio e di una caserma per zappatori del Genio in Spezia, sull'importo di L. 239,308.80, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 500 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 25,600 in contanti o rendita D. P.

— Sino al mezzodì del 4 detto mese, presso la Direzione del Genio militare di Genova, si accettano le offerte di ribasso non inferiore al ventesimo, per l'appalto della costruzione di un cellulario di 80 celle nel Reclusorio militare di Savona, sulla somma di L. 60,000, ribassata di L. 1.02 p. 0[0 nel precedente incanto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Torino, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione di una tettoia in sostituzione dell'attuale trabacca di levante in piazza Emanuele Filiberto, sull'importo di L. 23,925.75, così ridotto pel ribasso già offerto nell'incanto precedente. Condizioni d'asta e Capitolato visibili presso il civico Ufficio d'arte.

— Sino alle ore 11 ant. del 5 detto mese, presso la Prefettura di Treviso, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della costruzione di un nuovo argine a destra del Piave da Lovadina a Maserada, sull'importo di L. 48,625.55, così ridotto pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 6 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Cuneo, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della manutenzione della strada provinciale da Castino a Santo Stefano Belbo, compresa fra l'incontro della strada Alba-Savona e la Stazione ferroviaria di S. Stefano Belbo, colla diramazione ai confini del territorio di Calosso, circondario d'Asti, della lunghezza di m. 18,387, per il presunto importo annuo di L. 7,276.35. Deposito interinale L. 1,000 in numerario o biglietti B. N.

— Il 10 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici e presso le Prefetture di Caserta ed Avellino, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di sistemazione del torrente Gando nel tronco compreso fra quello sistemato presso Baiano a valle e la fornace di calce di Montuori a monte, per la presunta somma di L. 138,000. Lavori da eseguire entro due anni dalla consegna. Deposito interinale L. 7,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Messina, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione degli accessi al ponte sul torrente Santo Stefano di Briga, lungo la strada provinciale Messina-Catania, sul prezzo di lire 19,883.50, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro un anno dalla consegna. Deposito interinale lire 1,200, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Patti (prov. di Messina), si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della costruzione della conduttura d'acqua dalle sorgive Ferara (in territorio Montagnareale) all'abitato della città, per la presunta somma di L. 122,990.04. Lavori da eseguire entro un anno. Deposito interinale L. 6,150, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— L'11 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Messina, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 2° tronco della strada provinciale da Capo d'Orlando per S. Domenico a Randazzo, compreso fra Naso al piano delle Baracche, per la presunta somma di L. 229,625. Lavori da eseguire entro 2 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 10,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Il 12 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria dell'Arsenale di costruzione in Torino, si terrà un'asta per la provvista di chilog. 23,650 di ferro in verghe diverse, per l'importo complessivo di L. 11,825. Consegna entro 75 giorni. Deposito cauzionale L. 1,200 in contanti o rendita D. P.

Appalti deliberati.

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto, per conto del Ministero dei lavori pubblici, la fornitura di 380 tonnellate di materiale minuto (arpioni e chiavarde) per le Ferrovie complementari.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

ANNUNZI

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO D'ASTA

Affitto locali ad uso Caffè ed abitazione in Stazione di COMO

Per concorrere all' asta bisogna prestare un deposito di L. 100 in danaro o Cartelle di rendita al corso di Borsa della giornata.

L'asta è a schede segrete e le offerte saranno stese su apposito atto di sottomissione da richiedersi alla 2.ª Divisione Traffico in Milano od alla Stazione di Como.

La presentazione delle offerte dovrà essere fatta entro il 2 ottobre p. v. alla Divisione suddetta, ove seguirà l' apertura nel successivo giorno 3 alle 2 pom.

L'affitto decorrerà dal giorno 6 novembre 1882 e l'Amministrazione si riserva di deliberarlo anche a chi non risultasse il miglior offerente.

Per le condizioni di dettaglio, vedere Capitolato d'oneri presso la 2.ª Divisione Traffico o presso la Stazione di Como.

Milano, 19 settembre 1882.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

PROVINCIA DI TORINO

DEPUTAZIONE PROVINCIALE

Avviso di seguìto deliberamento

Negl'incanti tenutisi oggi, nell'Ufficio Provinciale, a tenore del precedente Avviso d'Asta, per l'Appalto per un novennio del mobilio occorrente ai Reali Carabinieri nella Città di Torino sul prezzo di L. 0.19, per cadun uomo di Fanteria o Cavalleria senza distinzione di celibi od ammogliati esclusi i Carabinieri di passaggio o di rinforzo, essendosi ottenuto il ribasso di L. 0,003, ebbe luogo il deliberamento pel prezzo di L. 0,187 per cadun uomo.

Il termine utile per fare la diminuzione non minore del *Ventesimo* al prezzo suddetto di deliberamento scade il 30 settembre corrente alle ore undici antimeridiane.

Torino, li 20 Settembre 1883.

PER LA DEPUTAZIONE PROVINCIALE

Il Segretario Capo della Provincia
C. BACCALARIO.

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE

STRADE FERRATE MERIDIONALI

Si notifica ai Signori Portatori d'Obbligazioni di questa Società che la

Cedola di L. 7.50

maturante al 1° Ottobre p. v., sarà pagata, sotto deduzione della tassa di ricchezza mobile e circolazione.

a *Firenze*	presso	la Cassa Centrale	L.	6.30
» *Ancona*	»	id. dell'Esercizio	»	6.30
» *Napoli*	»	id. id.	»	6.30
» *Livorno*	»	Banca Nazionale nel Regno d'Italia	»	6.30
» *Genova*	»	Cassa Generale	»	6.30
» *Torino*	»	Società Generale di Credito Mobiliare Italiano	»	6.30
» *Roma*	»	id id.	»	6.30
» *Milano*	»	il sig. Giulio Belliuzaghi	»	6.30
» *Veneia*	»	i signori Jacob Levi e Figli	»	6.30
» *Palermo*	»	I. e V. Florio	»	6.30
» *Ginevra*	»	Bonna e Comp.	Fr.	6.30
» *Parigi*	»	la Società Generale di Credito Industriale e Commerciale	»	6.30
» *Bruxelles*	»	Banca di Parigi e dei Paesi Bassi	»	6.30
» *Berlino*	»	il sig. Meyer Cohn	»	6.30
» *Francoforte s/m*	»	B. H. Goldschmidt	»	6.30
» *Amsterdam*	»	la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi	Fior.	2.96
» *Londra*	»	i sigg. Baring Brothers e C.	L. st.	0.5.1/2

Alla stessa epoca sarà pure eseguito il rimborso delle Obbligazioni sortite alle 15ª estrazione, avvenuta il 15 Maggio p. p.. al loro valore nominale.

NB. Onde riscuotere le Cedole (*coupons*) all'estero, è indispensabile che i portatori delle medesime presentino contemporaneamente le corrispondenti Obbligazioni, ovvero dichiarino che le Obbligazioni dalle quali furono staccate le Cedole appartengono a Portatori domiciliati nello Stato ove le Cedole si riscuotono e ciò nelle forme prescritte dal Governo Italiano per il pagamento delle Rendite.

Firenze, li 20 Settembre 1882.

La Direzione Generale.

TORINO, 1882
Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*

Anno XV. Mercoledì 4 ottobre 1882. **N. 40.**

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — Torino.

PRODOTTI FERROVIARII MENSILI

(Giugno 1882).

Dalla Direzione generale delle Strade ferrate presso il Ministero dei lavori pubblici abbiamo in questi giorni ricevuto il prospetto dei prodotti del mese di giugno 1882, confrontati con quelli del giugno 1881, ed in relazione ai precedenti (*).

Il prodotto generale del giugno 1882 ascese a lire 14,892,526, costituito come segue:

Viaggiatori	L.	6,060,832
Bagagli	»	239,610
Merci a grande velocità	»	1,713,418
Id. a piccola velocità	»	6,806,142
Prodotti diversi	»	72,524
Totale	L.	14,892,526

Tale prodotto va poi ripartito come segue:

		1882	1881
Ferrovie dello Stato	Alta Italia	L. 7,697,104	L. 7,777,933
	Romane	» 2,556,708	» 2,633,257
	Calab.-Sic.	» 790,865	» 826,661
»	di Società esercite dallo Stato . . .	» 1,470,419	» 1,489,367
»	Meridionali . . .	» 1,916,179	» 1,873,457
»	Venete	» 87,448	» 80,953
»	Sarde	» 121,720	» 135,416
Ferrovie diverse		» 252,083	» 242,832
	Totale	L. 14,892,526	L. 15,059,876

Si ebbe dunque nel giugno 1882 una diminuzione complessiva di L. 167,350 in confronto del 1881. — Diminuirono: le Ferrovie dell'Alta Italia di L. 80,829; le Romane di lire 76,549; le Calabro-Sicule di L. 35,796; le Ferrovie di Società esercite dallo Stato di L. 18,948; e le Sarde di lire 13,696. — Aumentarono invece: le Meridionali di lire 42,722; le Ferrovie diverse di L. 9,251; e le Venete di L. 6,496.

I prodotti poi dal 1° gennaio a tutto giugno 1882, confrontati con quelli dell'eguale periodo del 1881, furono i seguenti:

		1882	1881
Ferrovie dello Stato	Alta Italia	L. 45,447,347	L. 43,326,325
	Romane	» 15,517,976	» 15,999,027
	Calab.-Sic.	» 5,641,048	» 5,591,748
»	di Società esercite dallo Stato . . .	» 8,482,481	» 8,100,079
»	Meridionali . . .	» 11,315,405	» 11,579,113
»	Venete	» 514,464	» 466,737
»	Sarde	» 711,084	» 686,855
Ferrovie diverse		» 1,425,328	» 1,131,458
	Totale	L. 89,055,133	L. 86,881,342

Si ebbe dunque, nel suddetto periodo del 1882, un aumento complessivo di L. 2,173,792 in confronto del 1881. — Aumentarono: le Ferrovie dell'Alta Italia di L. 2,121,022; le Ferrovie di Società esercite dallo Stato di L. 382,402; le Ferrovie diverse di L. 293,870; le Calabro-Sicule di lire 49,300; le Venete di L. 47,727; e le Sarde di L. 24,229. — Diminuirono invece: le Romane di L. 481,051; e le Meridionali di L. 263,708. —

Devesi qui notare che la lunghezza totale delle linee in esercizio, che nel giugno 1881 era di chil. 8,919, nel giugno 1882 ascese invece a chil. 9,072, essendosi nello stesso mese aggiunti ai 9,047, ch'erano nel mese precedente, altri chil. 25 pel tronco Aquila-Rocca di Corno, della rete Adriatico-Tirrena (Meridionali). — E la lunghezza media, che

(*) V. *Monitore*, N. 35 a. c.

nel giugno 1881 era di chil. 8,765, nel giugno 1882 ascese invece a chil. 8,953. —

Il prodotto chilometrico delle diverse linee in esercizio nel giugno 1882, confrontato con quello del 1881, fu il seguente:

		1882		1881
Ferrovie dello Stato	Alta Italia . . L.	2,947	L.	2,978
	Romane . . . »	1,515	»	1,565
	Calabro-Sicule »	588	»	631
» di Società esercite dallo Stato	. . . . . . »	1,572	»	1,592
» Meridionali	. . . . . . »	1,236	»	1,292
» Venete	. . . . »	638	»	590
» Sarde	. . . . »	312	»	348
Ferrovie diverse	. . . . »	768	»	754
Media complessiva	L.	1,658	L.	1,704

Si ebbe dunque nel giugno 1882 una diminuzione media complessiva di L. 46 in confronto del 1881. — Diminuirono: le Meridionali di L. 56; le Romane di L. 50; le Calabro-Sicule di L. 43; le Sarde di L. 36; e le Ferrovie dello Stato di L. 31. — Aumentarono invece: le Venete di L. 48; e le Ferrovie diverse di L. 14.

Finalmente il prodotto chilometrico dal 1° gennaio a tutto giugno 1882, confrontato con quello dell'eguale periodo del 1881, fu il seguente:

		1882		1881
Ferrovie dello Stato	Alta Italia . . L.	17,405	L.	16,593
	Romane . . . »	9,214	»	9,511
	Calabro-Sicule . »	4,200	»	4,334
» di Società esercite dallo Stato	. . . . . . »	9,072	»	8,663
» Meridionali	. . . . . . »	7,415	»	7,985
» Venete	. . . . »	3,755	»	3,406
» Sarde	. . . . »	1,827	»	1,807
Ferrovie diverse	. . . . »	4,345	»	4,040
Media complessiva	L.	9,946	L.	9,912

Si ebbe dunque, nel suddetto periodo del 1882, un aumento medio complessivo di L. 34 in confronto del 1881. — Aumentarono: le Ferrovie dello Stato di L. 812; le Ferrovie di Società esercite dallo Stato di L. 409; le Venete di L. 349; le Ferrovie diverse di L. 305; e le Sarde di L. 29. — Diminuirono invece: le Meridionali di L. 570; le Romane di L. 297; e le Calabro-Sicule di L. 134.

IL SERVIZIO MINERARIO
IN ITALIA

Dal Ministero di agricoltura, industria e commercio abbiamo ricevuto un esemplare della *Relazione sul servizio minerario nel* 1879, pubblicata non ha guari fra gli *Annali di agricoltura* 1882 (Roma, tip. Botta).

A dir vero, la data piuttosto remota di tale pubblicazione ci aveva poco gradevolmente impressionati; ma in un' *Avvertenza* premessa alla Relazione si legge: « Col presente volume, contenente le notizie relative al 1879, si riprende la pubblicazione dei rapporti pel servizio minerario, ch'era stata temporaneamente sospesa, per cause diverse, col fascicolo relativo al 1878. I rapporti del 1880 e del 1881 faranno seguito il più presto possibile ».

Prendendo atto di questa promessa, ci auguriamo che sia puntualmente mantenuta. Frattanto dobbiamo notare che nella presente Relazione venne adottato un nuovo sistema, che ci sembra lodevole ed opportuno. In passato, l'Ufficio d'ispezione delle miniere soleva incorporare in una Relazione unica i dati e le notizie che riceveva dagli ingegneri dei varii distretti minerarii. Con questo sistema non appariva abbastanza chiaramente il movimento tecnico ed amministrativo d'ogni singolo distretto, ed il lettore difficilmente riusciva a formarsi un concetto complessivo dello sviluppo di questo ramo di servizio in tutta Italia. D'altronde, non figurando le varie notizie sotto il nome degl'ingegneri che le avevano fornite, non rimaneva abbastanza chiarita l'opera individuale di essi nel raccogliere ed esporre i dati più interessanti sullo sviluppo dell'industria mineraria nei rispettivi distretti.

Riportando invece integralmente i rapporti dei detti ingegneri e riassumendoli in una succinta Relazione generale, come ora si è fatto, riescirà più facile soddisfare al desiderio dei varii lettori, cioè di quelli che si accontentano delle nozioni generiche, come di quelli che vogliono rendersi conto delle particolarità delle singole miniere o gruppi di miniere.

Del resto, siffatto sistema è pure seguìto dall'Amministrazione inglese nei suoi *Reports of the Inspectors of Mines*, presentati annualmente al Parlamento; e noi non possiamo quindi che applaudire all'innovazione adottata dal nostro Ministero di agricoltura.

Esaminando poi brevemente il volume che abbiamo sotto gli occhi, diremo che la Relazione generale dell'Ispettore delle miniere, sig. N. Pellati, enumera le ricerche e scoperte fatte durante il 1879, le concessioni accordate o revocate, le miniere abbandonate, le cave ed officine aperte, aggiuntavi una statistica sulla produzione, sugl'infortunii, e sulle vicende industriali nell'esercizio dei varii Stabilimenti mineralurgici.

Noi non siamo in grado di entrare nei particolari di siffatte materie, i quali, del resto, hanno perduto non poco interesse per l'epoca arretrata a cui si riferiscono. Ad ogni modo, in via sommaria diremo che nel detto anno 1879, i permessi di ricerca, nuovi, rinnovati o prorogati, ascesero a 335, ai quali aggiungendo 17 licenze di libera indagine, si ha un totale di 352, cioè 55 meno che nell'anno precedente.

Conviene però avvertire che queste cifre non riguardano che le 40 provincie in cui le concessioni minerarie sono accordate dal Governo; mentre per le altre 29 provincie, in cui le miniere sono nella libera disponibilità del proprietario del suolo, non si hanno notizie precise intorno alle intraprese di ricerche minerarie.

Le miniere scoperte e concessibili dal Governo nel 1879 furono 6, cioè: una di zolfo in Ancona, una di manganese a Genova, una di petrolio e due di zinco a Milano, ed una di asfalto a Frosinone; le quali, aggiunte a quelle scoperte nell'ultimo decennio, dànno la cifra totale di 86, così ripartite: 1870-16, 1871-8, 1872-7, 1873-7, 1874-14, 1875-1, 1876-9, 1877-10, 1878-8, 1879-6.

Le concessioni e coltivazioni accordate furono 9, per cui

nel decennio sommarono a 131, così ripartite: 1870-17, 1871-7, 1872-17, 1873-16, 1874 19, 1875-4, 1876-16, 1877-16, 1878-10, 1879-9.

Le cave di sostanze lapidee, di cui venne denunciata l'apertura nel 1879, furono 25, mentre nel 1878 erano state 26 e 72 nel 1877; e le officine, di cui fu permesso l'impianto. sommarono ad 8, mentre nel 1878 erano 12 e 21 nel 1877. Però devesi avvertire che solo in poche provincie i proprietarii sono obbligati a tali denuncie e domande.

Le concessioni revocate furono due sole, in causa dell'abbandono dei lavori già da parecchi anni, ambidue nella provincia di Torino. Per parecchie altre, la sospensione dei lavori non fu che temporanea.

La produzione totale delle 556 miniere attive nel 1879 fu del valore di lire 59,904,791, mentre nel 1878 era stata di L. 55,965,020 con 565 miniere attive. Gli operaj impiegati nel 1879 furono 44,306, mentre nel 1878 non furono che 40,121; e gl'infortunii sommarono a 102, con 76 morti e 79 feriti, mentre nel 1878 non si erano verificati che 47 infortunii, cen 56 morti ed 8 feriti. Però mancano ancora dati sufficienti per uno studio complessivo a tale proposito, e solo trovansi raccolti in apposita appendice i dati più notevoli circa gl'infortunii nelle zelfare della Sicilia. Il maggior numero d'infortunii si ebbe nel distretto di Caltanissetta (50, con 40 morti e 25 feriti); ed il minor numero si ebbe nel distretto di Torino (2, con 2 morti ed 1 ferito).

Dopo un prospetto di confronto tra la produzione, l'importazione e l'esportazione dei varii minerali nel 1879, che ci è impossibile analizzare; ed indicate pure le tasse fisse pagate dai coltivatori delle miniere, cioè L. 28,237.33 nel 1879 e L. 28,479.39 nel 1878, si chiude la Relazione esponendo le vicende industriali dei singoli Stabilimenti mineralurgici.

Seguono poi, tra gli *Allegati*, i prospetti sullo stato del personale del R. Corpo delle miniere al 31 dicembre 1879 e del Consiglio delle miniere, e sulle Scuole minerarie: notizie troppo arretrate, e quindi di poco interesse pei lettori.

Dopo la Relazione generale dell'ing. Pellati, vengono quelle parziali sui 10 distretti minerarii del Regno, cioè: dell'ing. E. Niccoli pel distretto di Ancona, dell'ing. P. Toso pel distretto di Caltanissetta, dell'ing. Fabri pel distretto di Firenze, dell'ing. L. Mazzuoli pel distretto di Firenze, dell'ing. G. Testore pel distretto d'Iglesias, dell'ing. V. Zoppetti pel distretto di Milano, dell'ing. O. Foderà pel distretto di Napoli, dell'ing. L. Demarchi pel distretto di Roma, dell'ing. G. Berruti pel distretto di Torino, e dell'ing. A. Rovello pel distretto di Vicenza.

A quest'ultima relazione fa seguito un'appendice contenente il rapporto sulla miniera carbonifera di Cludinico, fatto dall'ing. Rovello al presidente del Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, in data 2 febbraio 1879.

La detta miniera dista dalla Stazione per la Carnia, sulla ferrovia Pontebbana, 36 chil. circa di strada carreggiabile, piuttosto difficile e costosa pel trasporto sui carri, ma ora in via di modificazione. Considerate le condizioni di giacitura, di quantità e di coltivazione della detta miniera, tuttora di proprieta dei coltivatori, l'ing. Rovello le giudicava piuttosto buone; però consigliava l'Amministrazione delle suddette Ferrovie ad accertarsi sull'uso di quel combustibile e sul prezzo a cui l'industria privata lo fornisce ad una data Stazione, e ciò mediante esperienze da stabilirsi. Egli chiudea il suo rapporto colle seguenti parole: « Per raggiungere lo scopo, nobilmente prefisso a sè stessa » da codesta Amministrazione, d'incoraggiare cioè l'in» dustria mineraria dei combustibili nazionali, basta as» sicurare la compera, per parte dell'Amministrazione, dei » detti combustibili al loro vero valore commerciale, con» segnati ad una data Stazione, lasciando all'industria » privata la cura della loro ricerca ed escavazione ».

LA FERROVIA DEL GOTTARDO
e gl' interessi francesi

Nel nostro numero del 20 settembre p. p. abbiamo riassunto il rapporto testè presentato al Presidente dei Ministri in Parigi dal signor Marteau, incaricato di studiare le presumibili conseguenze della Ferrovia del Gottardo rispetto alla Francia. Crediamo ora opportuno di riferire, tradotto dal *Parlement*, il seguente articolo, che tratta dello stesso argomento, esponendo nuove considerazioni intese a calmare le gravi apprensioni francesi.

L'impressione che produce il percorso della grande strada del San-Gottardo, o del Gottardo come dicono gl'ingegneri, non è punto quella a cui la mente era stata preparata dalle discussioni, dagli opuscoli e dalle memorie comparse in grande abbondanza a proposito della polemica fra il tunnel del Sempione e quello del Monte-Bianco.

Da un lato, non si può dissimularlo, le pretese difficoltà della trazione o della conservazione della via sulla linea del Gottardo sono ben lungi dall'avere l'importanza che fu loro attribuita. Queste difficoltà furono tutte vinte nella parte della ferrovia compresa tra Lucerna ed Airolo, e specialmente tra Fluelen e Göschenen. È vero che la discesa da Airolo a Lugano sul versante italiano è lontana dall'essere stata fatta o dall'aver potuto esser fatta nelle stesse buone condizioni, a causa della disposizione naturale delle montagne o della natura del suolo. Ci vollero tutte le risorse della scienza moderna applicata alle costruzioni ferroviarie per tracciare, ad un'altezza media di 400 metri, la strada fra Giornico e Biasca. Si può anche aggiungere che questa parte della linea, a cagione dei torrenti che da ogni parte si precipitano nel Ticino, avrà bisogno d'essere rinforzata, e richiederà una manutenzione molto costosa.

Da un'altra parte, quando si studia sui luoghi, e senza partito preso, la lunga linea da Basilea a Milano, è difficile ritrovarvi le condizioni d'una linea di pericolosa concorrenza a quelle francesi, che mettono capo a Marsiglia. La prima ragione si è, che le spese d'esercizio per tutta codesta linea, e particolarmente da Olten a Chiasso, saranno sempre molto più elevate che sulle linee francesi, comprendendovi pure quella del Moncenisio. Questa differenza, dipendente dalla natura stessa delle cose, non sarà mai possibile di farla interamente sparire. È certo che, per salire al Gottardo e per discenderne, occorreranno sempre

delle macchine più pesanti, un consumo di carbone più forte, una manutenzione della strada e di tutto il materiale più onerosa che sulla Parigi-Lione-Mediterraneo.

La seconda ragione si è, che la velocità non potrà mai, nella valle della Reuss od in quella del Ticino, che segue dei torrenti meravigliosi, ma dei torrenti, essere la stessa che nelle valli della Senna, della Saona e del Rodano. Nessun paragone è qui possibile: la natura non lo ammette.

La terza ragione si è, che le linee francesi traversano territorii, quali forniscono un traffico abbondante, sia di merci che di viaggiatori; e quest'abbondanza autorizza a fare considerevoli ribassi di tariffe. Al contrario, da Basilea a Milano, le risorse locali sono molto modeste in confronto di quelle delle linee francesi. Senza dubbio i passaggi sono magnifici, le valli di Svitto e di Lugano sono incomparabili; senza dubbio, il percorso da Basilea a Milano costituisce uno dei più bei viaggi che si possano fare in Europa e forse nel mondo; senza dubbio, i *touristi* dei due sessi affluiranno, e vi affluiscono già con ragione; ma i *touristi*, che non viaggiano se non per tre mesi, non possono bastare al compito molto grave di mantenere una strada assai costosa e di distribuire dei dividendi agli azionisti

È vero che le merci belghe, inglesi ed olandesi potranno guadagnare, servendosi del Gottardo, 200 chilometri in media sulle linee francesi. Questi 200 chil. danno alla linea del Gottardo una superiorità di distanza di un quinto o di un sesto, ma questa superiorità è compensata da quella della velocità e dalla differenza di prezzo sulle line francesi.

Infine, quali sono le merci inglesi, olandesi, belghe e francesi, se si vuole, per la parte orientale del nostro territorio, che, lasciando da parte la via marittima, hanno interesse a dirigersi verso Milano, Piacenza e Brindisi, e che potranno sopportare le tariffe di questo lungo percorso? Sono probabilmente ben poche. Non bisogna riscaldarsi la fantasia sugli elementi di traffico internazionale a grandi distanze; i sogni non devono entrare in queste materie. Bisogna vedere ove abitano i consumatori, ove lavorano i produttori. A questo riguardo, basta aprire una carta d'Europa per capire come saranno fatalmente ristrette le affluenze al S. Gottardo.

Ma le influenze economiche delle ferrovie non sono le sole a cui bisogna pensare. Vi sono le influenze politiche, le influenze militari. La linea del Gottardo è in mano alla Svizzera; cioè essa non sarà mai (almeno finchè la Svizzera resterà uno Stato indipendente) una linea militare, se non per la Svizzera. Aggiungiamo che la Svizzera è una terra di libertà e di pace. Tutto ciò che si è scritto sul lato militare minaccioso del Gottardo ha del romanzo. I montanari di Svitto e di Uri basterebbero per distruggere la ferrovia in un solo giorno. La strada ordinaria del Gottardo sarebbe ancora più pericolosa dal punto di vista strategico.

Quanto all'influenza politica, essa sarà invece grande, ed è ciò che deve preoccuparci di più. Il Gottardo ravvicinerà la Germania all'Italia. La Svizzera non può opporsi, e neanche non sembra guari chiamata ad approfittarne. La Germania, già così attiva nella Svizzera, vi diverrà preponderante, se non pel suo Governo, almeno per la sua civiltà. Egli è su questo terreno, molto più che sul terreno economico, che bisogna collocarsi per apprezzare l'importanza della grande via di comunicazione che venne or ora aperta, e per capire che il nostro paese non può restarne indifferente.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Continuiamo la relazione sui guasti causati dalle inondazioni alle Ferrovie dell'Alta Italia in questi ultimi giorni, e sui provvedimenti presi dall'Amministrazione.

Come si è detto nel numero precedente, in seguito alle rotte del Canal Bianco, le acque, appoggiandosi all'argine della ferrovia e continuando a crescere, nella notte dal 25 al 26 settembre avevano coperto la linea fra Arquà e Polesella.

Le acque essendosi poi avanzate fino a S. Maria Maddalena, a cominciare dal giorno 28 si attivò un servizio di vetture (per soli viaggiatori e bagagli a mano) fra il casello 75 presso la detta Stazione e quella di Arquà. Tale servizio venne fatto coi treni 102 e 863. Il treno 102 arrivava a Padova alle 12.30 pom.; il treno 863, che normalmente si ferma a Rovigo, fu prolungato fino ad Arquà, ed i viaggiatori, dopo il trasbordo al casello 75, prendevano il treno 21, che si fermava in tutte le Stazioni fino a Bologna. La durata del tragitto in vettura era di ore 3 e 1/2, e la sopratassa di L. 4.50 per persona.

Nella notte dal 27 al 28, improvvisamente, alla distanza di circa 200 m. dal casello 35, verso Rovigo, per rotta della Masina, affluente del Gorzone, si ruppe per 10 m. l'argine ferroviario fra Este e Stanghella, per cui si rese impossibile il transito dei treni se non mediante trasbordo o passaggio pedonale sopra un ponte provvisorio.

Nella sera del 29, essendo stato tagliato l'argine Bosaro, che serviva di comunicazione fra la strada provinciale da Pollesella a Rovigo ed il casello 55, venne interrotta la comunicazione pel servizio di trasbordo con vetture fra i caselli 55 e 75. In conseguenza, si addivenne ad un accordo col comune di Polesella per avere tre barconi serviti da 8 rematori. Tale servizio fu attivato nel giorno 30, venendo così assicurato il trasbordo fra i caselli 55 e 75, necessario al servizio di comunicazione fra Arquà e S. Maria Maddalena.

Nel giorno 2 corrente venne attivato, mediante un marciapiede, il trasbordo sulla tratta Este-Stanghella fra i caselli 35 e 26.

— Nel giorno 26 settembre, un manufatto sulla Venazza, presso il casello 50 fra Padova e Poiana, si rese intransitabile, essendo i disordini progrediti in modo da far temere il crollo della volta. Si dovette quindi nuovamente sospendere il servizio dei treni su quella tratta. Nella supposizione che l'interruzione della linea Vicenza-Cittadella della Società Veneta sarebbe cessata nel giorno 28, si era divisato di prendere accordi con questa Società per fare il servizio sulla sua linea Vicenza-Treviso. Col giorno 28 però, non essendo cessata la suaccennata interruzione, si ritenne preferibile istradare i viaggiatori, massime se diretti a Venezia, per la via di Padova, con trasbordi a Poiana e Ponte di Brenta. In quanto alle merci, si conclusero accordi colla Società Veneta per inoltrarle da Padova a Cittadella, Treviso ed oltre. Tale disposizione venne però limitata alle merci in partenza da Padova e dalle Stazioni della linea Padova-Rovigo.

Nel giorno 29, coi treni 71 e 78 venne riattivato il servizio dei treni sul manufatto Venazza fra Padova e Poiana.

Dallo stesso giorno 29 venendo ad essere di molto abbreviata la tratta interrotta fra Piave e Conegliano, si riattivò sulla medesima il trasbordo dei colli merci a grande velocità, colla limitazione del peso a Kg. 50 per collo, e senza applicazione di sopratassa, stante la brevità della tratta di trasbordo.

Col giorno 1 corr. fu riattivato il servizio merci a grande velocità su tutta la linea Verona-Venezia-Udine, mediante trasbordo di carri fra Padova e Poiana e fra Piave e Conegliano.

— Il 29 settembre, cominciando dal treno 501, si riattivò

il trasporto dei viaggiatori e bagagli a mano fra Legnago e Rovigo.

Il servizio della Stazione di Legnago si fa al casello n. 2 verso Rovigo, dove i treni si arrestano, e dove ha luogo la distribuzione dei biglietti.

Rimane tuttora interrotta, sulla linea Rovigo-Legnago, la tratta fra Legnago e Cerea, ed in conseguenza il servizio merci a grande e piccola velocità continua ad essere limitato a Cerea da una parte ed a Castagnaro dall'altra.

— Chiudendo questa relazione, dobbiamo aggiungere che a tutto ieri restavano interrotte le linee Poiana-Padova, Padova-Ponte di Brenta, Conegliano-Piave, Rovigo-Ferrara, Cerea-Legnago e Treviso-Cittadella. Dappertutte continuava il servizio di trasbordo.

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha incaricato il sig. ing. cav. Aurelio Fusarini, Capo-Divisione del Servizio della trazione e del materiale, di rappresentarla alle Conferenze internazionali per l'unità tecnica delle ferrovie, che avranno principio in Berna il giorno 16 del corrente mese, come fu già annunciato. Per l'Amministrazione delle Strade ferrate Romane interverrà alle dette Conferenze il signor cav. ing. Saverio Agazzi, capo del materiale e della trazione.

L'Amministrazione delle suddette ferrovie ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici lo schema di tariffa destinata a sostituire quella vigente per lo Scalo al Lago di Como: ed un altro schema di tariffa locale interna a piccola velocità pei trasporti provenienti da località dei laghi Maggiore o di Como, da spedirsi rispettivamente dalla Stazione di Arona o dallo Scalo di Como-Lago, e destinate a Milano, Pavia, Piacenza e Cremona. Sappiamo che col primo di detti schemi si propone di pareggiare lo Scalo di Como-Lago a tutte le Stazioni della rete, considerandolo siccome Stazione ferroviaria situata a distanza di due chilometri da Como-San Giovanni.

La prelodata Amministrazione ha approvato i preventivi delle spese occorrenti per le seguenti opere: *a)* Costruzione del fabbricato definitivo dei passeggieri nella Stazione di Albissola: *b)* Sostituzione di piattaforme di piccolo diametro con altre di diametro maggiore allo Scalo di San Benigno: *c)* Lavori di ampliamento della Stazione di Parma, in dipendenza dall'innesto nella medesima delle nuove linee Parma-Spezia e Parma-Brescia; *d)* Riordinamento di pavimenti nella Stazione di Santa Lucia in Venezia: *e)* Ristauro al ponte San Giacomo, fra Voltri e Savona: *f)* Ristauro generale del fabbricato viaggiatori a Modena.

Inoltre approvò una tariffa speciale comune, concordata con le Amministrazioni ferroviarie estere interessate, pei trasporti a piccola velocità di vino da Trieste a Bordeaux, per la via di Cormons e Modane.

I prodotti lordi del traffico sulle Ferrovie dell'Alta Italia a tutto agosto p. p. hanno raggiunto la somma totale di L. 73,513,593.12, comprese L. 77,198.64 per la navigazione sul lago di Garda: mentre nel corrispondente periodo del 1881 non ascendevano che a L. 71,557,044.55, comprese L. 76,666.75 per la navigazione suddetta. Si ebbe dunque nel 1882 un aumento di L. 1,956,548.57, comprese L. 531.89 per la navigazione.

Vedi le cifre parziali nel prospetto in fine del giornale, cogli altri prodotti ferroviarii.

Sappiamo che al Ministero dei lavori pubblici è stata avanzata una istanza per autorizzazione ad eseguire gli studii per il progetto di una ferrovia, destinata a congiungere quelle già in esercizio Terontola-Arezzo-Firenze e Chiusi-Asciano-Siena-Empoli, fra le Stazioni di Siena e San Giovanni Valdarno.

Il Consiglio di Stato, in una sua recente adunanza, ha ritenuto che possa essere approvato, anche agli effetti della legge 18 dicembre 1879 sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità, il progetto per lo stabilimento del servizio merci a piccola velocità nella Stazione di Rogoredo, sulla linea Milano-Piacenza.

L'ammontare delle opere previste rileva complessivamente a L. 59,200, delle quali L. 30,000 per lavori di terra e muratura da mettere in appalto, e L. 29,200 per l'armamento da eseguirsi in economia.

Il Consiglio stesso ha opinato che possa approvarsi, anche pei detti effetti della legge sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità, l'altro progetto compilato dall'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia per il prolungamento del binario morto a ricovero dei treni merci nella Stazione di Isola del Cantone, sulla linea Genova-Alessandria. Tale prolungamento, la cui spesa è preventivata in L. 35,000, è reso necessario dall'aumento del traffico su quella linea.

L' Amministrazione delle Strade ferrate dell' Alta Italia ha sottoposto alla definitiva sanzione dell'on. Ministro dei lavori pubblici gli schemi di Convenzione per l' uso comune delle Stazioni di Chiasso e Luino, e per lo scambio del materiale ruotabile in quelle due Stazioni internazionali.

Ci scrivono da Milano che il progetto di tariffe proposto dalla Società anonima per la Strada ferrata Sassuolo-Modena-Mirandola, con diramazione da San Felice a Finale, per l'esercizio di questa linea, essendo stato dal Ministero dei lavori pubblici sottoposto all'esame e parere del R. Commissario delle Strade ferrate dell'Alta Italia, è stato da questo ritenuto ammissibile.

Veniamo pure informati da Milano che l'Impresa di navigazione del Lago Maggiore, fratelli Mangili, ha sottoposto all'approvazione superiore un nuovo orario delle corse de' suoi battelli a vapore, da attivarsi coll'apertura della nuova linea da Novara a Pino.

Sappiamo, a questo riguardo, che il nuovo orario è solo proposto in via di esperimento, dappoichè la predetta Impresa si sarebbe riservata di introdurvi quelle varianti che l'esperienza potesse suggerire nell'interesse del servizio. E tale riserva dipende essenzialmente dal grave mutamento che andrà a subire, coll'apertura della detta linea Novara-Pino, il movimento lacuale, d'onde la necessità d'introdurre nell'orario tutte quelle variazioni che si stimeranno opportune.

Sunto delle principali deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 25 al 30 settembre p. p.

Furono, tra gli altri, approvati i progetti riflettenti:

La costruzione di quattro ponti a travate metalliche fra Castel Sant'Angelo e Rieti, lungo la ferrovia Aquila-Rieti;

La costruzione di un viadotto in muratura nel chilometro 51 della ferrovia Termoli-Campobasso;

L'allargamento del ponte in muratura sul torrente Imera, lungo la strada provinciale Messina-Termini, pel passaggio della ferrovia Messina-Patti-Cerda;

La sistemazione di un tratto della strada nazionale del Tonale a Borgo di Terzo, in provincia di Bergamo;

La sistemazione del tratto, traversante l'abitato di Marsiconovo, della strada provinciale di 1ª serie Brienza-Montemurro, in provincia di Potenza;

La costruzione del tronco della strada provinciale di 1ª serie da Teramo, per Bosco Martese, alla provinciale Aquila Ascoli, compreso fra la Sella di San Paolo e l'innesto alla provinciale suddetta, in provincia di Ascoli;

La costruzione del tronco della strada provinciale di 2ª serie Rotonda-Valsierni, compreso fra il ponte sul torrente Salomone e la sponda sinistra del torrente Ragone, in provincia di Potenza.

Furono pure approvati: un progetto di massima per il prolungamento della ferrovia Ivrea-Aosta fino al valico alpino del Monte Bianco; il progetto di appalto per l'armamento ed inghiaiamento del tronco della ferrovia Avezzano-Roccasecca, compreso fra Roccasecca ed Arce; un progetto per l'impianto di nuovi binarii nella Stazione di Porretta lungo la ferrovia Bologna-Pistoia; ed un progetto per lo allargamento del ponte della strada provinciale, per renderlo atto al passaggio della ferrovia Cerda Termini, nel tronco Lascari-Fiume Torto.

Il Consiglio medesimo ha pure esaminati: un progetto di massima per una ferrovia di 4ª categoria da Trapani a Castellammare per Calatafimi, e la domanda di concessione per una ferrovia pure di 4ª categoria da Serravalle Scrivia a Tortona; ed ha ritenuto che entrambi questi progetti debbano essere riformati.

Il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie Romane, nella sua ultima adunanza di settembre p. p. prendeva, tra le altre, le seguenti importanti deliberazioni:

1° Prendeva atto della comunicazione della Direzione generale sulla Conferenza internazionale per le tariffe relative al servizio italo-germanico, da tenersi in Roma l'8 corr.;

2° Prendeva atto delle disposizioni prese dalla Direzione per aprire una sottoscrizione nel proprio personale a favore dei danneggiati dalle inondazioni nelle provincie dell'alta Italia, deliberando i sigg. consiglieri di concorrere personalmente a quest'opera di beneficenza;

3° Aggiudicava due lotti, di tonn. 6,000 ciascuno, di ruotaie d'acciaio da porsi in opera nel 1883: l'uno alla Casa Bockuner Verein pel prezzo di L. 153.78 la tonn., e l'altro alla Casa Barrowe di Londra a L. 154 la tonn.

4° Approvava la spesa di L. 30,000 per l'impianto di 12 piattaforme alla Stazione di Pisa;

5° Approvava la fornitura di m. c. 4,000 di pietrisco;

6° Approvava infine la spesa di L. 7,525.86 per l'allargamento della trincea di Pera Alta, sulla linea Orte-Roma.

All'articolo bibliografico, inserito nel nostro numero precedente, circa il volume sui *Tramways nella provincia di Milano*, dobbiamo aggiungere, per atto di giustizia, che la *splendida edizione* da noi annunciata è interamente dovuta al solerte editore-libraio sig. Ulrico Hoepli, il quale non risparmiò cure e dispendio, sia per la parte tipografica, che per la parte illustrativa, costituita questa da numerose incisioni di finissimo lavoro.

Mentre gliene tributiamo il meritato elogio, avvertiamo pure i nostri lettori che l'opera indicata trovasi vendibile, presso l'editore medesimo in Milano e presso i principali libraj, al prezzo di L. 12.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Mestre-San Donà-Portogruaro. — L'incanto simultaneo tenutosi il 19 settembre p. p. essendo riuscito deserto, si addiverrà alle ore 10 antim del 13 corr., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Venezia simultaneamente, alla second'asta per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Mestre-San Donà-Portogruaro compreso fra le Stazioni di San Donà e di Portogruaro, della lunghezza di m. 26,371, e del braccio di diramazione dalla Stazione di Portogruaro al fiume Lemene, della lunghezza di m, 1,458.60 (escluse le espropriazioni stabili e l'armamento della via), per la presunta somma di L. 1,192,000.

I lavori dovranno essere intrapresi a misura che se ne farà la regolare consegna ed essere condotti con la necessaria attività, perchè l'apertura del tronco all'esercizio possa essere fatta entro mesi 24 dal giorno in cui la consegna avrà avuto principio. I lavori di completamento, di finimento, accessorii, e quelli di manutenzione obbligatoria a carico della Impresa, dovranno essere ultimati, in uno con la relativa liquidazione finale ed in istato di collaudo, entro mesi 24 successivi all'apertura del tronco all'esercizio.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 55,000, ed in L. 110,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia Novara-Varallo. — L'incanto simultaneo tenutosi il 19 settembre p. p. essendo riuscito deserto, si addiverrà alle ore 10 ant. dello stesso giorno 13 corr., presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Novara simultaneamente, alla second'asta per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Novara-Varallo compreso fra Romagnano e Borgosesia, della lunghezza di m. 14,636.67 (escluse le espropriazioni stabili e la provvista dei ferri d'armamento e meccanismi fissi per le Stazioni), per la presunta somma di L. 3,110,000.

I lavori dovranno essere intrapresi e compiuti come sopra.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 103,000, ed in L. 206,000 quella definitiva, ambedue come sopra.

Ferrovia Messina-Patti. — L'incanto simultaneo tenutosi il 16 settembre p. p. essendo riuscito deserto, si addiverrà alle ore 10 antim. dello stesso giorno 13 corr., presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Palermo simultaneamente, alla second'asta per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Messina-Patti al tronco Cerda-Termini fra Lascari e Cefalù, della lunghezza di m. 9,221 circa (escluse le espropriazioni stabili e la provvista dei ferri d'armamento e dei meccanismi fissi per le Stazioni), per la presunta somma di L. 1,150,000.

I lavori dovranno essere intrapresi a misura che se ne farà la regolare consegna, ed essere condotti con la necessaria attività, perchè l'apertura del tronco all'esercizio possa essere fatta entro mesi 36 dal giorno in cui la consegna avrà avuto principio. I lavori di completamento, di finimento, accessorii, e quelli di manutenzione obbligatoria a carico dell'Impresa, dovranno essere ultimati, in uno con la relativa liquidazione finale ed in istato di collaudo, entro mesi 24 successivi all'apertura del tronco all'esercizio.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 55,000, ed in L. 108,000 quella definitiva, ambedue come sopra.

Ferrovia Treviso-Oderzo-Motta. — L'incanto simultaneo tenutosi il 19 settembre p. p. essendo riuscito

deserto, si addiverrà alle ore 10 dello stesso giorno 13 corr., presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Treviso simultaneamente, alla second' asta per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Treviso-Oderzo-Motta, fra Ponte di Piave e Motta, della lunghezza di m. 15,921.35 (escluse le espropriazioni stabili e la provvista dei ferri d'armamento e meccanismi fissi per le Stazioni), per la presunta somma di L. 800,000.

I lavori dovranno essere intrapresi e compiuti come sopra.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 40,000, ed in L. 80,000 quella definitiva, ambedue come sopra.

Ferrovia Belluno-Feltre-Treviso. — L'incanto simultaneo tenutosi il 18 settembre p. p essendo riuscito deserto, si addiverrà alle ore 10 antim. dello stesso giorno 13 corr., presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Belluno simultaneamente, alla second'asta per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Belluno-Feltre-Treviso compreso fra la regione Camposa sotto Feltre alla destra del torrente Sonna e Fener sulla sponda destra del torrente Tegorzo, della lunghezza di m. 14,870 circa (escluse le espropriazioni stabili e la provvista dei ferri d'armamento e del materiale fisso per le Stazioni), per la presunta somma di L. 2,529,000.

I lavori dovranno essere intrapresi e compiuti come sopra.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 88,000, ed in L. 176,000 quella definitiva, ambedue come sopra.

Ferrovia Ivrea-Aosta. — L'incanto simultaneo tenutosi il 20 settembre p. p. essendo riuscito deserto, si addiverrà alle ore 10 antim. del 14 corr., presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Torino simultaneamente, alla second' asta per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Ivrea-Aosta compreso fra la destra della Dora Baltea a nord di Quincinetto ed il passaggio del fiume stesso a Torille presso Verrès, della lunghezza di m. 17,046 57 (escluse le espropriazioni stabili, le travate metalliche, l'armamento, le chiusure ed i fabbricati al disopra del piano del ferro), per la presunta somma di L. 2,463,000.

I lavori dovranno essere intrapresi e compiuti come sopra.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 87,000, ed in L. 173,200 quella definitiva, ambedue come sopra.

— Anche l'altro incanto simultaneo dello stesso giorno 20 essendo riuscito deserto, si addiverrà alle ore 10 antim. del 18 corr., presso il Ministero e presso la Prefettura suddetti simultaneamente, alla second'asta per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Ivrea-Aosta compreso fra il molino di Chambave e la città di Aosta, della lunghezza di metri 18,699 40 (escluse le espropriazioni stabili, le travate metalliche, l'armamento, le chiusure ed i fabbricati al di sopra del piano del ferro), per la presunta somma di L. 2,449,000.

I lavori dovranno essere intrapresi e compiuti come sopra.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 86,000, ed in L. 173,000 quella definitiva, ambedue come sopra.

Ferrovia Parma-Spezia. — In seguito alla diminuzione di lire 5.07 per cento fatta in tempo utile sul presunto prezzo di L. 5,412,476.64, ammontare del deliberamento susseguito all'asta tenutasi il 17 agosto scorso per lo appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Parma-Spezia compreso tra Fornovo e Solignano, della lunghezza di m. 13,192.71 (esclusa la fornitura e posizione in opera delle travate metalliche e dell'armamento), si procederà alle ore 10 ant. dello stesso giorno 14 corr, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Parma simultaneamente, al definitivo deliberamento a chi risulterà il miglior oblatore in diminuzione della somma di L. 5,138,064.08, a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 48 dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 230,000. ed in L. 400,000 quella definitiva, ambedue come sopra.

— In seguito alla diminuzione di lire 5 per cento fatta in tempo utile sul presunto prezzo di L. 4,845,339.21, ammontare del deliberamento susseguito all'asta tenutasi il 28 agosto scorso per lo appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Parma-Spezia compreso fra Pontremoli e Guinadi, della lunghezza di m. 7,787 (esclusa la provvista dei ferri di armamento e dei meccanismi fissi per le Stazioni), si procederà alle ore 10 ant. del 17 corr., presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Massa Carrara simultaneamente, al definitivo deliberamento a chi risulterà il miglior obblatore in diminuzione della presunta somma di L. 4,603,072.28, a cui il suddeto prezzo trovasi ridotto.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 54 dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 184,000, ed in L. 230,000 quella definitiva, ambedue come sopra.

Ferrovia Roma-Solmona. — In seguito alla diminuzione di lire 5.45 per cento fatta in tempo utile sul presunto prezzo di L. 4,876,954.88, ammontare del deliberamento susseguito all'asta tenutasi il 17 agosto scorso per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Roma-Solmona compreso fra il limite est dell'appalto Tivoli-Mandela ed il limite ovest dell'appalto galleria di Monte Bove, cioè fra Mandela e Colli, della lunghezza complessiva di m. 23,444.53 (escluse le espropriazioni stabili e la provvista dei ferri d'armamento e dei meccanismi fissi per le Stazioni), si procederà alle ore 10 ant. dello stesso giorno 14 corr., presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Aquila simultaneamente, al definitivo deliberamento a chi risulterà il miglior oblatore in diminuzione della somma di L. 4,611,160.84, a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 48 dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 166,000, ed in L. 323,200 quella definitiva, ambedue come sopra.

Ferrovia Faenza-Firenze. — In seguito alla diminuzione di lire 5.05 per cento fatta in tempo utile sul presunto prezzo di L. 8,968,916, ammontare del deliberamento susseguito all' asta tenutasi il 28 agosto scorso per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Faenza-Firenze, fra Vaglia e Firenze, della lunghezza di m. 21,141, ivi compresa la galleria di Pratolino. della lunghezza di m. 3,434 circa (escluse le espropriazioni stabili, la provvista e la posa in opera dell'armamento e delle travate metalliche per ponti), si procederà alle ore 10 ant. del 16 corrente presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Firenze simultaneamente, al definitivo deliberamento a chi risulterà il miglior oblatore in diminuzione della presunta somma di L. 8,515,985.74, a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto.

I lavori dovranno essere compiuti entro anni 3 e mesi 6 dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 283,500, ed in L. 567,000 quella definitiva, ambedue come sopra.

Ferrovia succursale dei Giovi. — L'incanto simultaneo tenutosi il 22 settembre p. p. essendo riuscito deserto, si addiverrà alle ore 10 ant. del 17 corr., presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Genova simultaneamente, alla second'asta per gli appalti, in due

distinti lotti, delle opere e provviste occorrenti alla costruzione dei due tronchi costituenti la Ferrovia succursale a quella dei Giovi (escluse le espropriazioni stabili e la provvista dei ferri d'armamento), e cioè:

1° tronco compreso fra la Stazione di Rivarolo e quella di Mignanego presso Ponterosso, della lunghezza di m. 12,889, per l'importo di L. 10,730,000;

2° tronco dalla Stazione di Mignanego a quella di Ronco-Villavecchia, ivi compresa la grande galleria di Ronco, della lunghezza di metri 8,262, ed in totale di m. 9,691, per l'importo di L. 14,250,000.

I lavori dovranno essere intrapresi a misura che se ne farà la regolare consegna, ed essere condotti con la necessaria attività, perchè l'apertura dei tronchi all' esercizio possa essere fatta entro mesi 24 dal giorno in cui la consegna avrà avuto principio. I lavori di completamento, di finimento, accessorii, e quelli di manutenzione obbligatoria a carico dell'Impresa, dovranno essere ultimati, in uno con la relativa liquidazione finale, ed in istato di collaudo, entro mesi 24 successivi all' apertura dei tronchi all' esercizio.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 358,000 pel 1° tronco, ed in L. 475,000 pel 2°. La cauzione definitiva resta fissata rispettivamente in L. 586,000 ed in L. 762,000, tutte come sopra.

Stazione di Sampierdarena. — Il *Corr. Merc.* del 29 settembre p. p. dice di avere ricevuta la Relazione dell'assessore Agostino Oneto al Consiglio comunale di Sampierdarena, sopra un progetto d'impianto di una grande Stazione ferroviaria e spostamento delle linee di Genova e del Porto nella città di Sampierdarena, compilato dagli ingegneri S. Bruno e L. Mignacco.

La Stazione progettata servirebbe esclusivamente al movimento delle merci; occuperebbe la Piazza d'armi, lo stradone di Rivarolo e la proprietà dei signori Degola. Lo stradone di Rivarolo si trasporterebbe laddove corre la via del Campasso.

Collo spostamento delle linee ferroviarie verrebbe necessariamente spostata l'attuale Stazione di Sampierdarena; per cui, oltre alla grande Stazione merci, è pure progettata la costruzione di una nuova Stazione per passeggieri, situata a monte delle vie di San Martino e del Mercato, e fra la chiesa di San Gaetano e la proprietà del marchese Demari.

La Relazione si mostra favorevole a tale progetto, ed invita il Municipio ad appoggiarlo presso il Governo.

Stazione di Roma. — La *Libertà*, del 3, scrive:

È atteso in Roma, fra qualche giorno, il comm. Bertina, Direttore generale delle Ferrovie Romane. Durante la sua dimora fra noi, alla Stazione centrale delle Ferrovie verranno eseguiti alcuni esperimenti d'illuminazione elettrica. Si avrebbe in animo d'illuminare per qualche sera, e con diversi sistemi, non solo la grande tettoia, ma una vasta zona del grandissimo piazzale dove si trovano le Stazioni della piccola e grande velocità, le rimesse delle locomotive, i depositi del carbone, ecc.

Tramways nelle Marche. — Scrivono da Macerata, 28 settembre, alla *Gazz. Piemontese*:

Il Consiglio provinciale, nelle sue ultime sedute, approvò pienamente le proposte fatte dalla Commissione per l'esecuzione di una rete di tramvie, approvando il relativo Capitolato stampato.

La rete proposta si divide in cinque linee, che annoderebbero fra di loro tutti i principali centri della provincia, ponendo questa in relazione più diretta con le provincie vicine e specialmente coll'Umbria.

Le linee di tramvie proposte darebbero certamente utili risultati, perchè la popolazione è molto densa ed agiata, fertilissimo e ben coltivato il terreno, ed inoltre i concessionarii potrebbero facilmente ottenere non lievi sussidii dai Comuni interessati. Forse anche la stessa Provincia si deciderebbe a fare all'uopo qualche sacrifizio.

Tramways di Milano. — Leggesi nel *Sole* del 1°:

Venerdì ebbe luogo la corsa di prova sulla linea di *tramway* a vapore dalla Stazione Milano-Lodi a P. Romana a quella Milano-Vaprio a P. Venezia, percorrendo la strada di circonvallazione.

La detta linea dovrà quind'innanzi fare il servizio merci fra le due Stazioni.

— Ultimati i lavori d'impianto per il *tramway* dalla piazza del Duomo alla P. Romana, ieri alle ore 2 pom. ebbe luogo il collaudo con una corsa di prova, alla quale intervennero le Autorità municipali.

Oggi l'esercizio di detta linea viene definitivamente aperto al pubblico.

Tramway Milano-Como — Il *Sole* annuncia pure che quanto prima si darà mano ai lavori del *tramway* a vapore che, partendo dalla via Galileo Galilei, per la Cascina dei pomi-Greco-Monza-Parco-Carate-Cantù, andrà a Como.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo — Il movimento sulla Ferrovia del Gottardo nello scorso mese di agosto diede i seguenti risultati:

Lunghezza della linea 250 chilometri — Persone trasportate 110,000 (nel luglio: 102,600), introito fr. 594,000 (fr. 430,000); merce trasportata tonnellate 26,895 (nel luglio: 26,190), introito fr 356,000 (fr. 317,000). Introito complessivo fr. 950,000 (fr. 740,000), ossia fr. 3,800 (fr. 2,960) in media per chilometro.

— Le spese dell' esercizio della Ferrovia medesima, durante il detto mese, non compresi gli assegni per il fondo di riserva, per la rinnovazione della linea e del materiale d'esercizio, e gl'interessi dei prestiti, e dedotti gli introiti per censi, furono di franchi 300,000 (nei mesi di luglio 277,500, giugno 266,000), ossia per chilometro fr. 1,200 (luglio 1,110, giugno fr. 1,064). Rimanenza degli introiti d'esercizio sulle spese nel passato agosto fr. 650,000 (luglio fr. 462,500, giugno fr. 335,000).

Ferrovie svizzere. — Secondo la nuova ordinanza del Consiglio federale sul controllo delle Ferrovie svizzere, il servizio di sorveglianza sarà fatto da ingegneri designati per il materiale ruotante, per le officine ed il servizio di trazione, mentre altri saranno designati per l'ispezione delle linee. Sarà assegnata a ciascun ingegnere una determinata sezione. Inoltre le Amministrazioni sono tenute ad avvisare, per mezzo del telegrafo, l'ingegnere sorvegliante di tutti gli accidenti e danni avvenuti alle linee ed al materiale di esercizio, non che delle interruzioni nel servizio, mentre queste comunicazioni non erano finora fatte che al Dipartimento delle strade ferrate. Nei casi gravi, l' ingegnere dovrà recarsi immediatamente sui luoghi, senza riferire preventivamente all'Ispettorato.

Ferrovie tedesche. — Scrivono da Monaco, 29 settembre, alla *Perseveranza*:

Alla Conferenza internazionale delle varie Direzioni delle ferrovie, che si terrà a Roma l'8 corrente, il nostro rappresentante sarà il consigliere Mayer.

La Direzione generale delle Ferrovie tedesche stabilì che i vagoni, come i viglietti abbiano tutti il medesimo colore, secondo le varie classi: così i vagoni ed i viglietti di I classe avranno il color giallo, quelli di II classe il verde, e quelli di III il bianco. Per tal guisa, ad ogni viaggiatore sarà più facile di ritrovare il vagone che gli spetta.

Disastro in Austria. — I giornali austriaci del 27 settembre contengono i seguenti particolari sul disastro, accaduto nel pomeriggio del 23 sul ponte della Drava, come abbiamo annunciato nel numero precedente.

Il treno misto proveniente da Vienna passava sul ponte sulla Drava, della ferrovia Alföld, allorchè da un' apertura fatta all'improvviso, larga circa 60 metri, precipitarono nel fiume, eccessivamente gonfio, la locomotiva, il *tender*, due vagoni carichi di merci e due occupati da soldati. Dei 74

soldati (3° squadrone reggimento ussari Nyiregyhaz) ne furono salvati 49, 17 dei quali con più o meno lievi contusioni; 25 usseri trovarono la morte nelle onde. Così pure affogò un inserviente dell'Impresa di costruzione. I vagoni passeggieri del convoglio restarono illesi sulla parte intatta del ponte, essendosi rotte le catene di congiunzione. Quasi nessuno di essi ebbe a soffrire altri danni oltre lo spavento. Il personale del treno si salvò tutto nuotando. Si cominciò subito un'inchiesta giudiziaria e tecnica.

— Un telegramma da Essegg, 25 settembre, aggiunge:
Fu constatato che 29 soldati e 3 inservienti ferroviarii annegarono.
Cinque usseri sono feriti leggermente, 7 gravemente, 8 morti in seguito alle ferite.
Appartenevano tutti al 15° reggimento.
Confermasi che la disgrazia si deve all'incuria della Commissione tecnica.
Anche i profani, avvertendo delle oscillazioni fortissime nella parte media del ponte durante tutta la mattina, ritennero impossibile il passarlo. Tuttavia la Commissione lo permise.
Al momento del passaggio del treno, nessuno della Commissione trovavasi sul luogo.
L'indignazione è generale.

Disastro in Francia. — Si hanno i seguenti particolari di un disastro ferroviario ad Aix-les-Bains, di cui, per fortuna, non si hanno a deplorare vittime
Il 25 settembre, il treno num 279, diretto da Modane a Macon, era giunto in orario alla Stazione di Aix-les-Bains, e ne ripartiva, dopo la prescritta fermata di cinque minuti, alle ore 8.35 pom.
Presso l'incrociamento dei due binarii, a poca distanza da Tressevers, la macchina uscì dalle rotaie, danneggiate, a quanto si suppone, dal passaggio del treno 1311, che aveva avuto luogo venticinque minuti prima: la locomotiva, cedendo il terreno, girò sopra sè stessa, e si rovesciò sulla linea dalla parte della Stazione.
Per fortuna, il treno era in via di rallentamento; ad ogni modo, l'urto fu tale, che il forgone attaccato al *tender* andò in frantumi, ed il primo carrozzone dei passeggieri fu non poco danneggiato. Gli altri carrozzoni, tranne un po' di sconquassamento prodotto dall'urto, non ebbero a soffrire danni rilevanti.
Il fuochista Couturier fu preso sotto la macchina, e n'ebbe la frattura del femore; il macchinista Barberot, che si trovava sul forgone rimasto frantumato, fu gettato alla distanza di parecchi metri, e n'ebbe gravi contusioni, ma senza fratture; Boyer, capo-treno, e Roulle, conduttore, riportarono leggiere contusioni. I numerosi passeggieri se la cavarono con qualche ammaccatura.
Le Autorità, la popolazione ed i medici di Aix-les-Bains corsero sul luogo della catastrofe a portare soccorsi.
Sulla causa della catastrofe, oltre la voce riferita delle rotaie spostate dal passaggio del treno num. 1311, corrono molte voci, fra cui quella che questa parte di via fosse in riparazione. Fu aperta tosto un' inchiesta.
La circolazione fu ristabilita dopo qualche ora sulla linea, ed il giorno dopo il servizio era pienamente regolare.

Disastro al Cairo — Un telegramma da Cairo, 28 settembre, reca:
Alle ore 4 pom., durante le corse organizzate dagli ufficiali inglesi, vi fu una grande esplosione alla Stazione. Altre piccole esplosioni seguirono la prima. Poi, dopo un intervallo di 20 minuti, vi fu una nuova formidabile esplosione. Gli Europei e gli Arabi fuggivano. Era un treno carico di munizioni, che esplodeva in Stazione. Si calcola sienvi stati 30 morti. Grande agitazione in Cairo.
L'esplosione è attribuita al gran caldo. La Stazione rimase incendiata.

— Un altro telegramma del 29 dice:
Le esplosioni alla Stazione durarono oltre tre ore. La causa è dovuta alla malevolenza di due Arabi, che furono arrestati mentre appiccavano il fuoco ai vagoni. I danni ascendono a parecchie centinaia di migliaia di lire sterline.

Disastro in America. — Un telegramma da New-York, 23 settembre, reca:
Sotto un tunnel in vicinanza alla città, trovandosi la via ostruita in conseguenza dello sviamento d'una locomotiva, un treno espresso ne ha investito un altro, che stava aspettando lo sgombro.
Dodici viaggiatori sono rimasti uccisi, ed altri quattordici gravemente feriti.

Notizie Diverse

Opere idrauliche. — Leggesi nella *Libertà* del 3:
Ci si assicura che l'on. Baccarini, appena tornato in Roma, si sia posto all'opera per preparare un progetto completo di riparazione e sistemazione generale dei corsi dei fiumi dell'alta Italia, allo scopo di prevenire quei danni che pur troppo hanno afflitto ed affliggono tuttora il Lombardo-Veneto.
Si crede che l'egregio Ministro dei lavori pubblici intenda, d'accordo col suo collega dell'agricoltura e commercio, introdurre qualche modificazione alla legge forestale, nella parte che riguarda i diboscamenti.
È opinione di molti che le cause che hanno prodotto le inondazioni, più che ricercarsi nei lavori idraulici eseguiti dall'Austria nell' alto Tirolo, debbano attribuirsi ai difetti dell'attuale legge forestale, che permette, senza quasi controllo il continuo, taglio delle foreste.

Porto di Genova — Leggiamo nel *Commercio*, del 26:
Ieri ebbe luogo la seconda Conferenza, nelle sale della Prefettura, fra i rappresentanti del Municipio e delle altre Amministrazione interessate per trattare sulle questioni relative ai bacini di carenaggio ed ai magazzini del petrolio.
Relativamente ai bacini di carenaggio, si convenne di accettare le proposte del Governo, lasciando alle stesso la cura di provvedere, sentite le osservazioni del Municipio, per lo studio del progetto, per la scelta delle località, e per la esecuzione del progetto stesso.
Il Municipio concorrerebbe nella spesa in ragione dell'onere che avrebbe dovuto sopportare per la costruzione dei tre scali d'alaggio in Darsena, e si riserverebbe una proporzionata partecipazione sugli utili ed un diritto di sorveglianza sull'esercizio di detti bacini.
A riguardo dei magazzini del petrolio, le proposte del Municipio furono che, pure aderendo a sostituirsi al Governo per costruirli nell'interesse generale del Commercio, gli fosse data la concessione relativa per 99 anni, ed esigere a proprio beneficio le somme dagli Enti interessati, che, a senso di legge, il Governo esigerebbe, se costruisse esso stesso. Furono proposte alcune altre condizioni, su cui gli intervenuti riferiranno favorevolmente al Governo.
Per località opportuna all' erezione di questi magazzini fu accettata la *Spiaggietta della Lanterna*.
Spetterà ora al Governo di prendere una definitiva deliberazione.

Concessioni di derivazioni d'acqua. — Con R. Decreto del 3 agosto (*Gazzetta Ufficiale* del 25 settembre p. p.), è concessa facoltà agl'individui, alle Ditte commerciali e Società indicati nell'annesso elenco, di derivare le acque notate nell'elenco medesimo. Sono 4 concessioni d'acqua per forza motrice (provincie di Alessandria, Bergamo e Vicenza e sottoprefettura di Varese); 1 concessione d'acqua per irrigazione (prov. di Mantova); 2 concessioni d'acqua per usi diversi (prov. di Modena e Verona).

Ufficii telegrafici. — Il 25 7.bre p. p., nelle Stazione di Benevento e Santa Croce di Morcone (provincia di Benevento) è stato attivato il servizio telegrafico pel Governo e pei privati con orario limitato.

Telegrafia internazionale. — La Direzione generale dei telegrafi porta a conoscenza del pubblico che, a cominciare dal 1° ottobre corr. le tasse attualmente in

vigore pei telegrammi dall'Italia alla Bosnia-Erzegovina, alla Bulgaria ed al Montenegro diminuiscono di 7 centesimi per ogni parola, restando di centesimi 31 quelle per la Bosnia-Erzegovina e pel Montenegro, e di 37 per la Bulgaria (via Austria, continuando l'interruzione della via Turchia), oltre alla tassa fissa di una lira.

Istmo di Corinto — Leggiamo nel *Journal des travaux publics*:

L'Impresa generale del taglio dell'istmo di Corinto venne affidata alla Società francese dei ponti e lavori in ferro (antica Casa Joret e C.), alla quale si è aggiunta in partecipazione l'Associazione dei costruttori. Queste due Società s'incaricarono solidariamente dell'esecuzione totale del Canale, mediante il pagamento *à forfait* della somma di 24,600,000 fr. A termini del contratto, il Canale deve esser aperto alla navigazione in capo a quattro anni. I lavori comprendono l'escavo del Canale, la esecuzione delle gettate, e le costruzioni accessorie (ponti, case di guardia, fari, telegrafi, rimorchiatori, ecc.). La quantità di materia da estrarre è di circa 9,835,000 m. c.

— A questo proposito, scrivono da Roma al *Corriere della sera*:

Il Canale sarà in linea retta, avrà 8 metri di profondità, 28 di larghezza sul fondo, circa 24 al livello dell'acqua in tutta la parte montagnosa e 46 nella sua massima larghezza al piano. La lunghezza del Canale è di 6360 metri; la massima altezza della montagna da tagliarsi m. 78,651, ed il volume totale di terra, roccia, ecc., da estrarre circa 10 milioni di tonnellate.

Allo sbocco in mare dalle due parti, la larghezza al livello dell'acqua sarà di 100 metri. Un porto allo sbocco nel golfo di Corinto ed un altro in quello del Mar d'Egina completeranno un'opera, che riuscirà certo di vantaggio grandissimo alla navigazione.

Il sistema adottato pel taglio è quello di scavare all'asciutto il Canale fino a 3 metri sotto il livello del mare, eppoi introdurvi l'acqua, ed affidare il resto a potentissime draghe a vapore, della forza di 300 cavalli nominali, ideate dal sig. Kauser, direttore dell'Impresa assuntrice dei lavori.

Il signor Kauser spera che il Canale possa essere completamente condotto a termine per il 1° giugno 1887. La Società concessionaria è presieduta dal generale Türr, e si è costituita con un capitale di 30 milioni, che dicono più che sufficiente pel compimento dei lavori.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Anche per la scorsa settimana, i corsi riferibili ai valori ferroviarii debbono ritenersi tutti nominali, ad eccezione di quelli che riguardano le Azioni della Società delle Meridionali, quotate per transazioni effettive al prezzo di 459 e 459.50. Le Obbligazioni relative si aggirarono sul 279; i Boni a 542. Le Sarde, serie A, a 275; la serie B a 273, la serie C a 273; le Azioni Ferrovie Romane a 118; le Palermo-Trapani, 1ª emissione, a 277; la 2ª emissione a 271; le Pontebbane a 425.

CONVOCAZIONI.

Società anonima delle miniere di Poggio Alto — Gli azionisti sono convocati in adunanza generale straordinaria pel 9 corr. in Firenze, sede sociale (via Bufalini, 30), per la trattazione degli oggetti all'ordine del giorno già pubblicato.

VERSAMENTI

Banca Generale. Roma-Milano — Gli azionisti sono invitati al 4° versamento di L. 50 sulle 50,000 Azioni nuove, che dovrà effettuarsi dal 20 al 31 corr., presso la Banca Generale in Roma e Milano, e presso le altre Banche e Ditte incaricate.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*).*

Sino al mezzodì del 10 corr., presso la Direzione del Genio militare di Bologna, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto dei lavori d'ampliamento della caserma Annunziata in Bologna, per l'importo di lire 180,000, ribassato del 6.70 p. 0/0 nel precedente incanto. Le condizioni d'asta sono le stesse dell'incanto primitivo.

— Sino alle ore 11 ant. dell'11 corr., presso la Direzione del Genio militare di Roma, si accettano le offerte di ribasso non inferiore al ventesimo, per l'appalto dei lavori d'ampliamento della caserma Sant'Antonio pel 4° distretto militare di Foggia, per l'importo di L. 50,000, ribassato di L. 1.50 p. 0/0 nel precedente incanto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso il Municipio di Minervino Murge (prov. di Bari), sia ccettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della costruzione della strada comunale consorziale Minervino-Lavello, per l'importo di L. 90,000, ribassato di 0.55 p. 0/0 nel precedente incanto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria dell'Arsenale di costruzione in Torino, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di chilog. 13,290 di acciaio naturale in verghe (in parte sagomato), per il complessivo importo di L. 13,290. Consegna entro 75 giorni. Deposito cauzionale L. 1,400 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione medesima, si terrà pure un'asta per l'appalto della fornitura di chilog. 20,500 di ferro in verghe diverse, per il complessivo importo di L. 10,250. Consegna entro 60 giorni. Deposito cauzionale L. 1,100 come sopra.

— Il 12 detto mese, presso la Direzione medesima, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di chilog. 16,000 di acciaio naturale in verghe (in parte sagomato), per il complessivo importo di L. 16,000. Consegna entro 80 giorni. Deposito cauzionale L. 1,600 come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Ravenna, si terrà un'asta per l'appalto della quinquennale manutenzione (1883-1887) della strada Bastia, per l'annuo canone di L. 15,596.50. Deposito interinale L. 1,000.

— Il 14 detto mese, presso la Direzione delle costruzioni navali in Spezia, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di m. c. 800 di legname pino di Corsica in pezzi, squadrati per la complessiva somma di L. 64,000. Consegna a termini del Capitolato. Deposito cauzionale L. 6,400, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Atina (prov. di Caserta), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della conduttura dell'acqua potabile della sorgente Chiusi, in tenimento di Villalatina, all'abitato di Atina, per l'importo di L. 69,500. Deposito interinale L. 3,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Il 15 detto mese, presso il Municipio di Pianura (prov. di Napoli), si terrà un'asta per l'appalto dei lavori d'incanalamento dei torrenti pluviali invadenti il Comune, per l'importo di L. 75,500. Lavori da eseguire entro 8 mesi. Deposito interinale L. 3,000, cauzione definitiva come sopra.

Appalti deliberati.

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto, per conto dell'Impresa Conforti, la costruzione di N. 2 travate metalliche pel tronco Albacina-Matelica.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

PRODOTTI APPROSSIMATIVI MENSILI

di agosto 1882
e confronto coi definitivi di agosto 1881.

	1882	1881	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio	3.571	3.571	»	—
Media	3.571	3.568	3	—
Viaggiatori	4,334,115.41	4,261,485.48	72,629.93	—
Bagagli e cani	176,430.33	164,284.05	12,146.28	—
Merci a grande velocità	867,192.83	903,272.42	»	36,079.59
Merci a piccola velocità	4,556,019.80	5,141,352.40	»	585,332.60
Totale dei prodotti ferroviari	9,933,758.37	10,470,394.35	»	536,635.98
Navigazione sul lago di Garda	13,872.44	12,118.60	1,753.84	—
Totale del mese	9,947,630.81	10,482,512.95	»	534,882.14

PRODOTTI *dal* 1° *gennaio al* 31 *agosto.*

	1882	1881	AUMENTO	DIMINUZIONE
Viaggiatori	27,460,084.37	26,850,358.48	609,725.89	—
Bagagli e cani	1,193,701.26	1,167,923.93	25,777.33	—
Merci a grande velocità	6,961,745.54	6,900,972.94	60,772.60	—
Merci a piccola velocità	37,820,863.31	36,561,122.45	1,259,740.86	—
Totale dei prodotti ferroviari	73,436,394.48	71,480,377.80	1,956,016.68	—
Navigazione sul lago di Garda	77,198.64	76,666.75	531.89	—
Totali dal 1° gennaio	73,513,593.12	71,557,044.55	1,956,548.57	—

PRODOTTI *per chilometro (esclusa la navigazione)*

	1882	1881	DIFFERENZA in confronto col 1881	Per cento
Prodotti del mese di agosto	2,781.79	2,932.06	— 150.27	— 5.13
Prodotti totali	20,564.66	20,033.74	+ 530.92	+ 2.65

Strade Ferrate Meridionali

37ª Settimana. — *Dal* 10 *ai* 16 *settembre* 1882.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1882	1,580.—	556,074.76	351.95
Settimana corrisp. nel 1881.	1,460.—	534,312.91	365.97
Differenze nei prodotti della settimana 1882.	+120.—	+ 21,761.85	— 14,02
Introiti dal 1° gennaio 1882	1,538.40	16,794,100.39	10,916 60
Introiti corrisp. nel 1881	1,446.86	17,101,338.62	11,819 62
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1882	+ 91.54	— 307,238.23	— 903.02
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1882.	1,338.—	232,943.66	174.10
Settimana corrisp. nel 1881.	1,307.—	217,004.68	166.03
Differenze nei prodotti della settimana 1882	+ 31.—	+ 15,938.98	+ 8.07
Introiti dal 1° gennaio 1882.	1,338.—	8,003,264.38	5,981.51
Introiti corrisp. nel 1881	1,290.82	7,714,291.48	5,976.27
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1882	+ 47.18	+ 288,972.90	+ 5.24

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di agosto 1882
(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	43,887,12	16,513,91	11,031,42
Piccola Velocità	9,623,87	435,20	4,215,64
Totali	53,510,99	16,949.14	15,247,06

Strade Ferrate Romane

24ª Settimana — *Dal* 11 *al* 17 *giugno* 1882
(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana.	1,686	589,493.29	18,231.23
Settimana corrisp. del 1881.	1,681	588,269.77	18,247.51
Differenza in più	5	1,223.52	—
Differenza in meno	—	—	16.28
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 17 giugno 1882	1,681.657	14,409,716.69	18,616.65
Periodo corr. 1881	1,681.000	14,843,596.75	19,184.70
Aumento	0,657	—	—
Diminuzione	—	433,880.06	568.05

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

PRODOTTI del mese di aprile 1882.
(depurati dalle tasse governative).

QUALITA' DEI TRASPORTI	LINEA VICENZA-SCHIO Importo	LINEA TREVISO-VICENZA e PADOVA-BASS. Importo	LINEA CONEGLIANO-VITTORIO Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori	9,620.52	35,147.72	3,437.00	48,205.24
Bagagli e cani	109.67	585.20	66.11	760.98
Merci a grande vel.	789.86	4,640.01	447.26	5.877.13
Merci a piccola vel.	9,367.35	29,785.81	4,202.40	43,355.59
Introiti diversi	411.35	785.43	276.81	1,473.59
Totale	20,298.75	70,944.20	8,429 58	99,672.53

ANNUNZI

S.T GOTHARD

A VENDRE

Matériel ayant servi au percement du GRAND TUNNEL

Locomotives, Wagonnets de terrassement à la voie de un mètre, compresseurs à air de divers systèmes, perforatrices, tuyaux, outillage pour atelier de construction etc. etc.

Pour renseignements et pour traiter, s'adresser à MM. **L. FAVRE et C. à GENÈVE** — pour visiter le matériel, à M. **SÈGUIN à AIROLO (Tessin).**

Onorificenze — Medaglia d'Oro: Parigi 1878 — Milano 1881 — Bergamo 1878 — Cremona 1880

SOCIETÀ ITALIANA
DEI
CEMENTI E DELLE CALCI IDRAULICHE
CON OFFICINE
IN BERGAMO — SCANZO — VILLA DI SERIO — PRADALUNGA
COMENDUNO E PALAZZOLO SULL'OGLIO

QUADRO DEL CONSUMO DAL 1864 AL 1881

ANNI	QUINTALI	ANNI	QUINTALI
1864	16,000	1873	363,000
1865	20,000	1874	329,000
1866	70,000	1875	336,000
1867	40,000	1876	403,000
1868	72,000	1877	516,000
1869	92,000	1878	391,000
1870	75,000	1879	329,000
1871	86,000	1880	462,000
1872	229,000	1881	593,000

Marca di Fabbrica

PREZZI DEL CEMENTO E DELLA CALCE

ALLA STAZIONE DI BERGAMO		al quin.	
Cemento idr. a lenta presa	L.	1	80
Detto a rapida presa	»	3	»
Detto a rapida presa (Qual. sup.)	»	4	»
ALLA STAZIONE DI PALAZZOLO		al quin.	
Calce idr. di Palazzolo	L.	2	50
Cemento idr. Portland	»	5	»
Detto Portland (Qual. sup.)	»	7	»

Rivolgersi alla Direzione della Società — BERGAMO.

Medaglia d'argento: Parigi. — Milano. — Venezia. — Bergamo.

Medaglie di Bronzo: — Parigi — Firenze. — Padova. — Forlì.

Medaglia del Progresso, Vienna — Diploma II. Grado, Torino — Menzione Onorevole, Verona

COSTRUZIONI METALLICHE E FONDERIA
G. ROCHETTE E C.
TORINO, via Cigna, N. 1. — VALDOCCO

Macchine varie — Turbine — Ruote idrauliche — Trasmissioni — Caldaie a vapore — Torchi idraulici — Torchi da vino — Pompe — Getti in ghisa.

Lavori per Strade ferrate e Imprese di costruzioni — Scambi e crociamenti — Ruote di Vagoni — Vagonetti — Piattaforme — Ponti — Tettoie, ecc. ecc.

Macchine per Cartiera e Ceramica

Ufficio tecnico per studii, progetti ed impianti

Materiale d'occasione: Macchine fisse, locomotive, locomobili, caldaje, piattaforme, grù, pompe centrifughe e Letestù, ecc.

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA

AUSILIARE
DI
Strade Ferrate, Tramways e Lavori pubblici

SEDE DI MILANO
36 — Via Monte Napoleone — 36

OFFICINA IN TORINO
alla Barriera di Lanzo

Materiale Ferroviario e da Tramvie e Costruzioni Meccaniche
PONTI - TETTOJE - BALAUSTRATE - VERANDE
COSTRUZIONI E RIPARAZIONI

Indirizzare la Corrispondenza all'Amministratore Delegato alla SEDE DI MILANO.

FONDERIA E COSTRUZIONI IN FERRO
TORINO — VIALE STUPINIGI, 3
COURTIAL E C.ia
(Già Socio del fu cavaliere G. ROCHETTE)

Getti ghisa di qualunque genere, sino a 10 tonn. di peso eseguiti dietro modelli o disegni.

Costruzione di Materiale per Strade Ferrate, Tramvie e Imprese Costruttrici — Tettoie — Ponti — Gru da pesi — Cavalletti per alzare locomotive — Gru idrauliche — Serbatoj in lamiera — Cancelli in ferro — Parapetti — Segnali a distanza — Vagonetti in ferro ecc. ecc. — Macchine varie.

D'OCCASIONE: Macchine fisse, locomobili, caldaie, e materiali vari.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO
Vendita di Materiali fuori d'uso

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA, PISTOIA e SAMPIERDARENA:

Materiale		Quantità	
ACCIAIO vecchio in guide, ritagli di guide ed in pezzi piccoli . .	Chilogr.	63,150	circa
FERRO vecchio in pezzi grossi e piccoli e in guide e ritagli di guide .	»	907,300	»
GHISA vecchia da rifondere in oggetti diversi rotti	»	644,600	»
ROTTAMI d'acciaio e ferro in lingue o punte e cuori per crociamenti	»	1.700	»
TORNITURA e limatura d'acciaio	»	4,500	»

LATTA e LAMIERA di ferro inservibili, tornitura e limatura di ferro, zinco, bronzo, rame e ottone da rifondere e ghisa vecchia abbruciata. — Quantità diverse.

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **24 ottobre 1882.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 26 successivo alle ore 2 1/2 pom.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell'aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano le 500 tonnellate, sarà accordato per l'esportazione un giorno di più per ogni altre 50 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di GENOVA, BRESCIA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 2 ottobre 1882.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA

SOCIETÀ RIUNITE

FLORIO-RUBATTINO

Col 30 settembre corrente le sottoindicate Casse sono incaricate di eseguire il pagamento della cedola n. 18 delle Obbligazioni R. Rubattino e C., per il trimestre d'interessi scadente in quello stesso giorno nell'importo di L. 15 in oro per le Obbligazioni tipo oro, e di L. 15 in valuta legale italiana per quelle create in questa ultima moneta:

In *Firenze*, la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano;
» *Genova*, id. id.
» *Torino*, id. id.
» *Roma*, id. id.
» *Id.* la Banca Generale;
» *Milano*, Banca di Credito Italiano;
» *Ginevra*, i signori Bonna e C.;
» *Neuchâtel*, i signori Pury e C.

Il pagamento a Ginevra e a Neuchâtel delle L. 15 in moneta legale italiana per le Obbligazioni create in tale specie di valuta, sarà fatto al cambio che verrà giornalmente indicato presso gli stessi signori Bonna e C., e Pury e C.

Roma, 22 settembre 1882.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall'Ing. Comm. **ALFREDO COTTRAU** — Sede e Direzione: Napoli, 24, Strada Medina

Opificii meccanici in Castellammare (Stabia) e Savona (Liguria)

Principali lavori eseguiti, in corso di esecuzione, od assunti, dal Gennaio 1871 *al Luglio* 1882.

			Lunghezza metri
Ponte sul *Tanagro*	Municipio	di Sicignano	30
Id. sul *Fella*	»	di Moggio Udinese	86
Id. sul *Salso* (A) in Licata	»	di Licata	106
N. 5 viadotti sullo stradone delle *Mura*	»	di Firenze	212
Ponte sul *Monticane* a San Martino	»	di Conegliano	23
Id. sull'*Arno* in Pisa (B)	»	di Pisa	107
N. 3 ponti sul *Basento* e sul *Crati*	»	di Cosenza	114
Ponte *Sisto* sul Tevere in Roma (allarg.)	»	di Roma	100
N. 2 ponti sull'*Adige* (A) (B)	»	di Verona	343
Ponte sul *Fellicosolo* presso Modena	»	di Fanano	27
Id. Strada *Stazione Montegu(t)o*	»	di Panni	16
Id. sul *Lamone*	»	di Faenza	60
Id. sul *Mallero*	»	di Sondrio	30
Id. sul *Malone*	»	di S. Benigno	6
Id. sul *Titerno* (rist.)	»	S. Lorenzello	27
Id. sul *Meduna*	»	di Azzano Decimo	70
Id. sul *Mangari*	»	di Pizzo	14
Id. sul *Terdoppio*	»	di Garlasco	20
N. 5 ponti sul *Lambro*, sull'*Adda*, ecc.	Provincia	di Milano	298
N. 2 ponti sull'*Agragas* e *Pandolfina*	»	di Girgenti	26
Ponte sul *Crostolo*	»	di Reggio Emilia	36
N. 4 ponti sul *Gallico*, *Scaccioti* e *Catona* (rist.) e *Stillaro*	»	di Reggio Calabria	210
N. 12 id. sul *Senorbi*, *Segario*, *Arcidano*, *Scaffa*, *Tirso* e *Strada Playa*	»	di Cagliari	313
Ponte sul *S. Giovanni* ad Intra	»	di Novara	81
N. 3 ponti sul *Sabato* e *Salzola*	»	di Avellino	63
Ponte sul *Liri* presso S. Giorgio	»	di Caserta	53
Id. sulla *Bormida* a *Cortemiglia* (G)	»	di Cuneo	63
Id. sul *Reinello*	»	di Benevento	19
Id. *Canale Sifone*	»	di Salerno	21
Id. sul *Testene*	»	id.	44
Id. sulla *Nera*	»	di Umbria	17
Id. sull'*Astico* a Caltrano	»	di Vicenza	24
Id. sull'*Albula*	»	di Ascoli Piceno	20
Id. sul *Crati* a *Bisignano* e sul *Belmonte*	»	di Cosenza	78
N. 2 ponti sull'*Alcaringi* e *Bottone* e sul *Volturno*	»	di Campobasso	71
Ponte *Fossa Marina* (Argenta)	»	di Ferrara	27
Id. sul *Delmona*	»	di Mantova	8
N. 3 ponti sull'*Ufente*, *Schiazza* e *Roccagorga*	»	di Roma	51
N. 2 ponti sul *Brembo* (B) e sull'*Imagna*	»	di Bergamo	121
N. 2 ponti sul *Corderole*	»	di Belluno	60
N. 9 ponti sul *Corace*, *Alli*, *Simmari*, *Crocchio*, *Tacina*, *Neto*, *Mesima Merapotamo* e *Fiume Grande*	»	di Catanzaro	904
Ponte *Disgrazia*	»	id.	12
N. 9 ponti per strade provinciali	»	di Messina	372
Ponte sul *Velino*	»	di Aquila	23
Id. sul *Musone*	»	di Padova	14
Id. sul *Cassibile*	»	di Siracusa	32
N. 2 ponti per le Regie Caccie	Ministero della Real Casa		45
N. 5 ponti sul *Piave*, *Volturno*, *Stilaro*, *Brenta* (B) e *Fiumarella*	Ministero dei Lavori Pubblici		294
N. 2 ponti mobili, Fortificazioni di Spezia	» della Guerra		11
N. 10 ponti sul *Fella*, sul *Dogna*, *Potoco*, *Lavaz*, ecc. ecc., a *Muro* e *Piazzale Pontebba*	Ferr.	Udine-Pontebba	591
Ponte sul *Piave* (G) e N. 7 ponticelli	»	Mestre-Portogruaro	173
N. 2 Soprapassaggi	»	Milano-Rho-Vigevano	24
N. 9 ponti e ponticelli, per la	»	Milano-Erba-Saronno	46
N. 7 Viadotti e Ponticelli	»	Saronno-Varese	390
Ponte sull'*Adda*	»	Monza-Calolzio	108
Id. sull'*Oglio*	»	Cremona-Mantova	128
N. 29 ponti, per la	»	Mantova-Modena	529
N. 158 ponticelli, per la	»	Vercelli-Pavia	128
Soprapassaggio	»	Torino-Rivoli	13
Ponte *Gallenga*	»	Torino-Cuorgnè	27
Ponte sul *Ticino* a *Sesto-Calende* (G)	»	Novara-Pino	265
N. 34 ponti e ponticelli	»	id.	218
N. 2 id.	»	Novara-S. Bernardino	32
Ponte sulla *Roggia Mora*	»	Novara-Varallo	22
N. 2 ponti, per la	»	Gallarate-Laveno	114
N. 11 ponti, con rafforzamenti, per la	»	Pisa-Colle Salvetti	136
N. 9 ponti, per la	»	Asciano-Grosseto	134
Ponte sul *Serchio* (G) e *Cavalcavia*	»	Pisa-Spezia	85
Id. sul *Tevere* (C) a Giove e 8 pont.lli	»	Firenze-Roma	322
Ponte sul *Marmolajo*	»	Roma-Livorno	46
» *Cavalcavia* sulla Ferr. di Carrara	»	Livorno-Genova	7
N. 15 ponti e ponticelli (allarg.)	»	Livorno-Firenze	510
Ponte sul *Rivo Galera*	»	Fiumicino-Pontegalera	24
Id. sul *Tevere* (G)	»	Viterbo-Attigliano	501
Ponti sui canali di *Pollena* e *S. Marco*	»	Napoli-Castellammare	22
N. 7 ponticelli, per la	»	Codola-Nocera	54
N. 5 ponti sul *Sacco* e *Pomerio*	»	Roma-Napoli	95
N. 15 ponti sul *Pescara* (B), *Aterno* ecc.	»	Pescara-Aquila	417
N. 5 Ponticelli per la	»	Aquila-Rieti	47
N. 7 ponti diversi, per la	»	Laura-Avellino	111
N. 25 ponti sul *Tanagro*, *Sele*, *Platano*	»	Eboli-Picerno	1021
Ponte sul *Sele* (G) e n. 11 ponticelli	»	Eboli-Reggio	239
Viadotto sul *Pantano* e N. 4 ponticelli	»	Picerno-Potenza	97
Ponte sul *Basento* (B) a Bernalda	»	Torremare-Pisticci	83
Id. sul *Vella* e 50 ponticelli diversi	»	Pisticci-Grassano	311
N. 12 ponti sul *Basento* e ponticelli	»	Grassano-Trivigno	255
N. 4 ponti (diramazione *Lago di Como*)	»	Alta Italia	35
N. 10 travate nuove e varii ponticelli	»	Taranto-Reggio	141
Ponte sul *Canalello* (G)	»	Id.	28
N. 21 ponti e ponticelli	Ferr.	Trivigno-Potenza	84
N. 10 ponti e ponticelli	»	Taranto-Strongoli	205
Ponti sul *Neto* (A) e sul *Passovecchio* e N. 12 ponticelli	Ferr.	Strongoli-Cotrone	264
N. 17 ponti, per la	»	Cotrone-Catanzaro	542
N. 18 ponti, per la	»	Catanzaro-Soverato	482
N. 5 ponti e ponticelli, per la	»	Marina-Catanzaro	57
N. 29 ponti e ponticelli, per la	»	Soverato-Assi	798
N. 17 ponti e ponticelli, per la	»	Assi-Reggio	1322
N. 39 ponti e ponticelli, per la	»	Buffaloria-Cosenza	601
N. 2 viadotti delle *Fontane* e *Agragas* (D)	»	Porto Empedocle-Girgenti	195
Ponte sul *Platani* e N. 16 ponticelli	»	Girgenti-Campofranco	252
N. 5 ponticelli, per la	»	Campofr.-Passofonduto	21
N. 13 ponti, per la	»	Campofranco-Lercara	313
N. 2 ponticelli, per la	»	Favarotta-Canicattì	12
N. 21 ponti e ponticelli per la	»	Diramazione Vallelunga	162
Ponte sul *Morello*	»	Lercara-Catania	17
N. 2 sul *Simeto* e *Gurnalunga*	»	Catania-Messina	179
Ponte sul *S. Leonardo*	»	Catania-Siracusa	51
N. 3 ponticelli	»	Catania-Licata	11
N. 3 id. per l'*Impresa Cesaroni*	»	Siracusa-Licata	31
N. 3 ponticelli per le Ferrovie Sarde	»	Oristano-Giara	22
N. 6 ponticelli	»	id.	40
N. 2 Cavalcavia *Zerbo* e *Dongione*	»	Alta Italia	31
N. 37 ponti e ponticelli per la	»	Palermo-Trapani	455
N. 2 sul *Cerrifita* e sul *Tacina*	Impresa	Greco-Allegrini	77
Cavalcavia Martina	Id.	Legnazzi	12
Ponte sul *Vigneria*	R. Miniere dell'Isola d'Elba		72
Id. sull'*Anitrella*	Società Cartiere Meridionali		27
Id. sul *Liri* presso Isola	Cartiera del Sig. Courrier		19
Ponte *Fesca* e Viadotto pel	*Tramways* di Bari		43
Ponti per l'Acquedotto di *Caltanissetta*	Ditta Galopin-Sue, Jacob e C.		65
Id. sul *Carioni* e ponticello *Carriona*	Ferr. privata Cave di Carrara		11
Id. sul *Terdoppio* e sul *Langosco*	Impresa Medici		22
Id. *Groppoli* sul *Carriona*	Ditta Walton e Nepoti		12
Id. sul *Tevere* a Ripetta in Roma (C)	Società del Ponte di Ripetta		103
Id. sul *Soleo*	Impresa Castelli		38
N. 5 ponti e ponticelli	Impresa Anaclerio		41
Viadotto *Rio Genil* (E) e N. 6 ponticelli	Ferr.	Malaga-Siviglia (Spagna)	157
N. 319 ponticelli e travature	Per diversi		2285
N. 18 ponticelli (F)	Ferr.	Campofr.-Serradifalco	252

TOTALE: 1674 Ponti della lungh. totale di Metri **25,708**

		Superficie coperta M.Q.
Tettoie delle Stazioni di *Foggia*, *Bari* ed *Ancona*	Ferr. Meridionali	13835
Id. di *Pietralcina*, *Morcone*, *Lavino*, *Rieti*, *Antrodoco*, *Campobasso*, *Castellammare*	id. id.	1965
Id. nell'*Arsenale di Napoli*	Ministero della Guerra	534
Id. dello *Stabilimento Visconti*	Ditta Visconti-Modrone	202
Id. del *Politeama di Palermo*	Società Galland	980
Serra Metallica	Reggio Parco di Caserta	142
Tettoie del nuovo *Gassometro di Roma*	Società Anglo-Romana	1935
Id. del *Tivoli di Monte Mario*	Società di Monte Mario	615
Id. delle *Stazioni di Brescia* e *Pavia*	Ferrovie Alta Italia	5511
Id. della *Stazione di Savona*	id. id.	2230
Id. della *Stazione di Cagliari*	Ferrovie Sarde	1200
Id. per l'*Esposizione di Belle Arti*	Comitato Belle Arti in Napoli	524
Id. in *Avellino*	Provincia di Avellino	102
Id. delle *Stazioni di Messina* e di *Catania* e *Torneria di Messina*	Ferrovie Calabro-Sicule	2000
Id. delle *Rimesse Locomotive id.*	» Id.	700
Id. per *Offic.* e *Magazzini in Taranto*	Ferrovie Meridionali	3061
Id. per le *nuove Officine di Taranto*	id. id.	4988
Id. del Grande *Albergo del Quirinale*	Commendatore Guerrini	223
Id. pel *Nuovo Palazzo del Ministero Finanze*	Ministero delle Finanze	230
Id. dei *Magazzini Gener. di Messina*	Impresa Bonanno	8070
Id. pel *Teatro Nazionale in Roma*	Impresa L. Bolluni e C.	1030
Pensilina del *Palazzo Quir.* in Roma	Ministero della R. Casa	218
Id. pella *Stazione di Falconara*	Ferrovie Meridionali	224
Id. e Tettoia in Napoli	Società Magazzini Generali	387
Serra nel *R. Parco di Caserta*	Ministero della R. Casa	142
Id. pel *Palazzo delle Belle Arti*	Municipio di Roma	1000
Tettoia e lanternini, per la	Regia Cointeress. dei Tabacchi	65
Pensiline e lanternini per	Particolari diversi	736
Pensiline *Stazioni di Reggio*, *Siracusa Girgenti*	Ferrovie Calabro-Sicule	560
Tettoie e Pensiline	Ferrovia Palermo-Trapani	3900
Tettoie Stazione Milano	Impresa Vaucamps	2400
Tettoia del *Grand-Hôtel*	Grand-Hôtel Napoli	200
Id. presso *Gioia Tauro*	Duca di Cardinale	600
Tettoie metalliche per la	Società Napoletana del Gas	792

SUPERFICIE TOTALE COPERTA: M. Q. 69,357

Casotti metallici per le fortificazioni della Spezia e di Genova. — N. 2 caldaie per le Regie Navi Lumi e Baleno. — N. 515 vagoni per le Ferrovie Alta Italia, Meridionali e Sicula Occidentale. — Fondazione pneumatica del Bacino di carenaggio di Messina, e fondazioni pneumatiche dei tronchi di muraglione nel Tevere alla Farnesina, alla Regola ed ai ruderi dei Bagni di D. Olimpia in Roma. — Tavolati metallici di n. 42 ponti della Rete Meridionale e Calabro-Sicula. — Piattaforme girevoli per le Ferrovie Meridionali. Rotaie, materiale minuto e materiale fisso pel tronco Marina-Catanzaro.

Montatura in opera di 15 ponti metallici della Ferrovia Kaschau-Oderberg (Ungheria) e di un ponte a Vienna, della lunghezza complessiva di 833 metri lineari — Fornitura di oltre 31,000 tonn. di ferramenti diversi destinati specialmente a travature per Ponti delle Ferrovie Liguri, rotaie, materiale *fisso*, *mobile* e *minuto* per Ferrovie e tramways; serbatoi, solai metallici, ecc. Oltre un gran numero di lavori in ferro o in ferro e ghisa.

(A) *Con pile [illegible] metalliche* — (B) *Con pile metalliche* — (C) *Con pile fondate ad aria compressa* — (D) *In due campate, con pila di 40 metri d'altezza* (E) *Con pila tubulare all'aria compressa* — (F) *Di queste travate manca ancora il dettaglio* — (G) *Con pile e spalle fondate ad aria compressa.*

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

G. Pastori Dirett. proprietario

ANNO XV. Mercoledì 11 ottobre 1882. N. 41.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO.

STATO DI PRIMA PREVISIONE
DELLA SPESA DEI LAVORI PUBBLICI
pel 1883

Il disegno di legge, presentato testè dal Ministro delle finanze alla Presidenza della Camera dei deputati sullo Stato di prima previsione della spesa dei lavori pubblici pel 1883, è preceduto dalla seguente Relazione, che giova riprodurre in riserva di occuparsi successivamente dei varii allegati:

La spesa di competenza dell'anno 1883 per tutti i servizii dipendenti dal Ministero dei lavori pubblici, della quale viene fatta proposta collo Stato di prima previsione, ascendendo, escluse le *partite di giro*, a L. 198,839,387.12 presenta, in confronto a quella dell'anno 1882, prevista colla legge del bilancio definitivo in . . . . » 207,727,134.96

una diminuzione di . . . . L. 8,887,747.84

Questa diminuzione consegue dalle variazioni nella spesa straordinaria, mentre quelle della spesa ordinaria dànno un aumento di L. 3,258,132.58.

Per oltre 2,000,000 di lire, questo aumento è compensato da quello portato nell'entrata; e pel resto, esso deriva, parte dall'esecuzione di nuove leggi, e parte dai naturali crescenti bisogni in relazione al movimento e sviluppo economico generale.

Di ogni singola variazione è data ampia dimostrazione nei rispettivi capitoli, e cogli annessi molteplici allegati vengono pure maggiormente illustrati, ove occorre, gli stanziamenti proposti; ad ogni modo, se ne dà qui ragione in riassunto per Servizio.

SPESA ORDINARIA.

Spese generali. — Premesso che la convenienza di tener ben distinte le spese di natura diversa fra loro ha consigliato la suddivisione del capitolo n. 2 - *Ministero-Materiale*, separando le spese d'Ufficio da quelle dei lavori al fabbricato, i singoli aumenti per capitolo, ascendenti in complesso alla somma di L. 44,455, rappresentano: in quanto al personale del Ministero, una spesa, può dirsi, obbligatoria, quale si è quella dell'indennità di residenza accertata in somma maggiore di quella prevista pel 1882; e in quanto agli altri capitoli, derivano dall'esperienza degli ultimi anni, nei quali coi fondi accordati non si è potuto provvedere a tutte le emergenze.

Genio civile. — L'aumento complessivo di L. 537,221.60, che si ha in questo titolo, riguarda quasi intieramente il personale; e proviene dall'applicazione della legge 5 luglio 1882, n. 875, la quale, essendo eseguibile in tre anni, riceve nel 1883 la prima parte d'esecuzione.

Strade. — In questo servizio si ha una tenuissima diminuzione, che riguarda i concorsi per opere stradali, non apportandosi alcuna variazione alle somme relative alle manutenzioni delle strade nazionali.

Acque. — Le variazioni dei singoli capitoli son tutte in aumento per un complesso di L. 491,149.

Colla legge 5 luglio 1882, n. 876, furono aggiunte nuove opere a quelle idrauliche, tanto di prima, che di seconda categoria. Di qui il naturale aumento di spesa per la manutenzione delle medesime, il quale però si propone in sole L. 200,000 per quelle di seconda categoria, calcolando che per le opere di prima categoria possa essere sufficiente la somma eguale a quella del 1882.

Coll'aumento delle opere aumentano pure le spese eventuali, per le quali conseguentemente si propone una maggior somma di L. 40,000.

Le spese fisse per assegni, fitti e canoni, oltre l'aumento

del decimo al personale per compiuto sessennio, il quale è come una spesa obbligatoria di fronte alla legge di concessione del medesimo, han pur quello che dipende dalla legge 5 luglio 1882.

Infine le L. 150,000, aumentate pei sussidii ai Comuni per opere di 4ª categoria, necessitano per far fronte agli accertati dovuti sussidii; del cui fondo, mentre nel 1879 e 1880 passarono in economia L. 140,000 circa, pel 1883 si ha un bisogno maggiore, il quale, comecchè eccezionale, scomparirà nel 1884, come già avvenne nel 1882 pel 1881.

Bonifiche. — Nel servizio delle bonifiche non vi han variazioni, riproducendosi pel 1883 le stesse somme previste pel 1882.

Porti, spiaggie e fari. — Premesso che nel bilancio d'entrata figura una somma di L. 1.000,000 per concorso degli enti interessati nella spesa delle opere marittime, per cui quella effettiva a carico dello Stato, prevista pel 1883 in L. 4,153,062.30, riducesi a L. 3,153,062 30, si osserva poi che l'aumento di L. 4,000, necessario pel personale dei nuovi fari, è inferiore di più del doppio alla diminuzione di L. 8,692.15 portata al personale dei porti; e che le lire 25,000 del nuovo capitolo n. 30 - *Restauri alle opere marittime danneggiate in contravvenzione alle leggi*, hanno, come *spesa d'ordine*, la corrispondente entrata nel bilancio attivo. La sola spesa quindi in più è quella di L 170,000 per l'escavazione dei porti, la quale per L. 120.000 riflettendo l'acquisto di una draga, il relativo importo sarà portato in aumento nell'inventario patrimoniale.

Strade ferrate. — Il tenuissimo aumento di L. 540.85 è puramente conseguenza dell'applicazione della legge 7 luglio 1876 di concessione dei sessennii al personale di sorveglianza all'esercizio delle ferrovie, il quale nel 1883 viene ad acquistarne il diritto.

La spesa di sorveglianza all'esercizio delle ferrovie private è rimborsata dalle Società ferroviarie, ed ha quindi il corrispondente introito nel bilancio attivo.

Telegrafi. — L'aumento di L. 200,840, il quale per lire 24,500 trova una diminuzione nel personale ora fuori ruolo e che rientrerà in pianta, se è compensato in entrata da sole L. 60,000, che nel bilancio attivo son proposte in più del 1882, vi ha però che il prodotto complessivo dei telegrafi supera la rispettiva spesa.

Meno per le retribuzioni agli incaricati ed ai fattorini telegrafici, e pel servizio semaforico per cui sono proposte diminuzioni, tutte le altre variazioni portano aumento.

Le cagioni di queste maggiori spese sono le seguenti:

Gli aumenti periodici di stipendii voluti dalle veglianti leggi;

La riforma di tariffa approvata colla legge 5 luglio 1882, n. 880, riforma che produrrà un immediato aumento di lavoro;

L'apertura di poco meno di un centinaio di nuovi Ufficii, e l'aumento di circa 720 chilometri di palificazioni e di circa 4,850 chilometri di fili, tra cui quelli stabiliti dalla legge 23 luglio 1881, n. 335;

L'urgenza di soddisfare completamente ad esigenze di servizio create dal considerevole aumento di lavoro, comprovato dall'accresciuto prodotto attivo dell' anno scorso, ed alle quali, a scopo di risparmio, non si è provveduto finora che parzialmente.

A tutto ciò è da aggiungersi che l'applicazione dei criterii di massima, specialmente per quanto concerne la spesa del materiale, avrebbe richiesto una somma maggiore, di cui si fa differimento assieme ai lavori di perfezionamento delle linee.

Poste. — Anche qui, per le stesse considerazioni accennate in principio della presente alla parte — *Spese generali*, si addiviene alla suddivisione di un capitolo, per tener distinte le spese d'Ufficio da quelle relative ai lavori di manutenzione dei locali.

Se il risultato delle variazioni in aumento dà in complesso il rilevante supero di L. 1,798,440 a quelle in diminuzione, vi ha però che in entrata l'aumento proposto di L. 2,000,000 oltrepassa quello suddetto della spesa; la quale poi nel suo totale è, in confronto alla relativa entrata, minore di L. 201,560, somma che perciò viene a costituirsi in rendita netta.

Il continuo aumento degli introiti trae seco di necessità l'aumento proporzionale delle spese; e per certo, esso non è che il risultato dell'accrescimento dei servizii. Ed anzitutto, per quello nuovo dei pacchi postali si è dovuto inscrivere, ad attuazione del medesimo, una somma assai maggiore, tanto nel personale degl'impiegati, che in quello dei messaggeri, portalettere e serventi.

Il favore che ha incontrato questo nuovo servizio appena venne attuato, cioè sul finire del 1881 e sul principio del 1882, è stato tale, che l'Amministrazione delle poste ha dovuto ammettere un considerevole numero di aiutanti in tirocinio gratuito, i quali, essendo riusciti alla prova, devono, a forma dei regolamenti in vigore, essere passati a stipendio nel 1883.

L'aumento nei messaggeri, serventi e portalettere deriva dal medesimo nuovo servizio, e per gli ultimi specialmente, dalla estensione data al recapito dei pacchi a domicilio. Per lo stesso motivo si è dovuto prevedere una nuova spesa per la rimunerazione da darsi ai commessi titolari degli Ufficii di 2ª classe, ed una assai maggiore retribuzione agli accollatarii dei trasporti, ai quali è stato aggiunto il servizio dei pacchi eziandio per l'interno delle città. Anche nel servizio marittimo si è dovuto accrescere la spesa, in conseguenza delle modificazioni che vi sono state introdotte in forza della legge 25 giugno 1882, n. 847, e del nuovo servizio a vapore fra Porto Empedocle e Lampedusa.

Lo sviluppo preso dal servizio delle Casse postali di risparmio ha pure resa necessaria una variante nel ruolo organico del personale con un aumento di L. 10,000, il quale è però compensato da corrispondente entrata, formando esso parte di quelle spese, che vengono rimborsate dalla Cassa dei depositi e prestiti, per conto della quale agiscono le predette Casse postali.

E ciò a semplice accenno, in quanto che, sia per questo aumento, sia per tutti gli altri che, al pari di esso, riflettono spese *d'ordine* ed *obbligatorie*, le quali hanno corrispondenza colle entrate, non occorrono speciali considerazioni, l'introito giustificando la spesa.

SPESA STRAORDINARIA (*).

Spese generali. — Nei capitoli compresi sotto questa rubrica, non vi ha che diminuziono, costituita quasi per intiero,

(*) Pur troppo, le previsioni esposte in questa parte andranno di molto modificate, in seguito ai terribili disastri delle inondazioni specialmente nel Veneto; come andranno altresì modificate le previsioni dell'entrata per la deficienza dei concorsi ad opere pubbliche, ecc.

La Red.

cioè per L. 24,500, dalla parte del personale fuori ruolo dei telegrafi, il quale rientrerà in pianta, giusta l'accenno più sopra fattone nella parte ordinaria, al servizio dei *telegrafi.*

Strade. — L'aumento di L. 500,111 al capitolo dei nuovi lavori per le strade nazionali e provinciali è in esecuzione delle leggi nel capitolo stesso indicate. Siffatto aumento riducesi in complesso a L. 450,111, attesa la diminuzione di L. 50,000 al capitolo cessante dei sussidii per le inondazioni della Bormida.

Alla spesa delle nuove opere stradali autorizzate colla legge 23 luglio 1881, n. 333 (serie 3ª) si fa fronte colla vendita delle Obbligazioni dell'Asse ecclesiastico, il cui prodotto, in relazione al montare delle spese, figura nel bilancio attivo, come del pari in questo figura l'analogo concorso degli enti e Corpi morali interessati in tali opere.

Acque. — Niuna variazione alle somme del 1882, i cui stanziamenti sono, d'altronde, determinati dalle leggi rispettivamente segnate.

Per effetto delle due leggi del 23 luglio 1882, n. 333 e e 338, si fa fronte alle spese di questo servizio, e colla vendita delle suindicate Obbligazioni dell'Asse ecclesiastico pei lavori idraulici, e col prodotto dei titoli speciali di rendita ammortizzabile, dei quali fu ordinata la creazione appositamente pei lavori del Tevere; per la metà dell'importo di questi ultimi lavori, la relativa legge chiama a concorrervi la Città e la Provincia di Roma. Così, mentre ai fondi della spesa del Tevere provvede il titolo speciale di rendita, la spesa stessa per lo Stato viene a ridursi del 50 per cento.

Bonifiche. — Gli aumenti, i quali superano le diminuzioni per L. 254,349, sono essenzialmente in esecuzione delle leggi 23 luglio 1881 n. 333, e 25 giugno 1882 n. 869.

Per effetto specialmente dell'aumento proposto al capitolo dei nuovi lavori di bonificazione, si poterono portare, nel maggior numero degli altri capitoli, le notevoli diminuzioni di L. 285,800, sì da residuare il totale degli aumenti, da 540,149, alla detta somma di L. 254,349.

Porti, spiaggie e fari. — La spesa complessiva di lire 9,814,770, proposta pel 1883, è compensata per lire 2,637,985 da altrettante portate nel bilancio attivo, come concorso di privati e degli enti interessati alla esecuzione delle opere. Questo concorse da parte dei privati è nel 1883 minore per L. 2,500,000, dacchè, a compimento del 20 milioni del dono del duca di Galliera pel porto di Genova, venendo col 1882 ad essere pagate già L. 19,500,000 gli eredi del medesimo non devono più che L. 500,000.

Siccome, per effetto della legge 9 luglio 1876, n. 3230, lo stanziamento pel 1883 deve continuare in L. 3,000,000, così, ai termini della legge 20 marzo 1865, allegato *F*, sulle opere pubbliche, per la eccedenza di spesa alle dette L. 500,000 di residuo sul dono del duca di Galliera subentra il concorso obbligatorio del Comune di Genova nella proporzione del 20 per cento, e così di L. 500,000, comprese colle altre L. 500,000 ora dette, nella succitata cifra di L. 2,637,985.

L'aumento di spesa, che si ha in questo titolo nel 1883, di fronte al 1882, in L. 156,370 risulta dalla differenza fra le variazioni in più di L. 889,770 e quelle in meno di L. 733,400.

Le variazioni in meno derivano dalla cessazione o riduzione di spese per opere, i cui stanziamenti furono completati; le variazioni in aumento, per una parte sono determinate dalle rispettive leggi per il porto di Palermo e pei nuovi lavori portuali; e pel resto concernono spese nuove inferiori a L. 30,000. le cui opere sono di una necessità ineluttabile, come è dimostrato nelle annotazioni apposte ai singoli capitoli nel prospetto dimostrativo delle somme che si propongono per la 1ª previsione 1883.

Strade ferrate. — Niuna variazione havvi alle somme del 1882, trattandosi di spese generali di amministrazione e di sorveglianza alla costruzione delle ferrovie private. Questa spesa è rimborsata dalle Società ferroviarie, e ne figura quindi l'importo in entrata.

Telegrafi. — Non si propongono variazioni alle cifre del 1872; solo s'instituisce un nuovo capitolo, colla conseguente maggiore spesa per la somma di L. 30,000, al fine di provvedere alla eventualità prevista dal Regolamento pel servizio telegrafico di guerra, concordato col Ministero competente, ed approvato col regio decreto del 27 maggio 1880.

Poste — Scompare ogni somma pel 1883, essendosi nel 1882 stanziata l'ultima rata della spesa; di quì la proposta diminuzione di L. 57,500.

Spese di costruzioni di strade ferrate. — Coll'art. 9° della legge 5 luglio 1882, n. 875, venne disposta la riunione in due capitoli degli stanziamenti derivanti dalla legge 29 luglio 1879, n. 5002. In osservanza di questa disposizione, nello Stato di prima previsione pel 1883 si sono raggruppate in un capitolo, col n. 117, le spese concernenti i lavori delle ferrovie già in esercizio, le quali pel 1882 erano inscritte ai capitoli n. 135, 136, 137, 138 e 139; ed in un altro, col n. 119, le spese dei lavori delle nuove linee complementari, le quali parimenti pel 1882 erano inscritte ai capitoli n. 140, 141, 142, 143, 144 e 145.

Conseguentemente, ai capitoli n. 117 e 119 si sono stanziate in complesso L. 89, 233,807, le quali, poste in confronto coll'insieme degli stanziamenti approvati per queste spese nel 1882 in L. 85,118,211, risultano maggiori di L. 4,115,596, perchè nel 1883, per la legge 29 luglio 1879, si verifica, da un lato una diminuzione di L. 601,183 sulle somme proposte per le ferrovie comprese nel capitolo n. 117, e dall'altro un aumento di L. 4,716,779 per quelle comprese nel capitolo n. 119.

Siccome però si propone l'eliminazione degli stanziamenti relativi ai concorsi del Governo sulle spese per le ferrovie del Gottardo e del Monte Ceneri, ed alle spese in conto capitale sulle Ferrovie Romane, così, tenendo conto di sì importanti variazioni, che, riunite, ascendono a L. 17,070,106.42, invece dell'aumento sopraindicato apparisce la diminuzione di L. 12,954,510.42; quindi le assegnazioni per le spese di questa categoria rimangono ridotte alle sopraindicate L. 89,233,807, dalle L. 102,188,317 che erano nel 1882.

Occorre poi appena avvertire che la somma di L. 89,233,807 è per intero pareggiata nel bilancio dell'entrata col prodotto dell'alienazione di Consolidato, da autorizzarsi con apposito articolo di legge, nonchè col concorso e colle anticipazioni delle Provincie e dei Comuni interessati.

Oltre agli allegati illustrativi, vi hanno ai n. 28 e 29 quelli del bilancio speciale delle entrate e delle spese delle Ferrovie dell'Alta Italia, nonchè delle Ferrovie Romane, presentati in analogia al disposto dall'articolo 7° della legge 8 luglio 1878, n. 4438.

Infine, nell'ultimo allegato n. 30 si presenta il riparto delle somme di quei capitoli, che si suddivino in articoli e paragrafi.

LA COMPAGNIA BELGA-ITALIANA DI FERROVIE

Dal prospetto per la emissione di 30,000 Obbligazioni di questa nuova Società ferroviaria, di cui si è già parlato, ricaviamo le seguenti notizie, non prive d'interesse pei nostri lettori.

La Compagnia Belga-Italiana di ferrovie è stata costituita con atto stipulato il 9 maggio 1882 dinnanzi il notaio Van Halteren di Bruxelles.

Il suo capitale-Azioni è di 10 milioni di fr. Principali azionisti sono: la *Société Belge de chemins de fer*, residente a Bruxelles, e la *Società Generale delle Ferrovie complementari*, residente a Roma.

Le Azioni sottoscritte dai fondatori, a termini degli statuti, sono inalienabili per 5 anni.

Scopo di questa Compagnia è la costruzione di ferrovie in Italia. Due Società, quella dell'Appennino centrale e quella del Ticino, sono già costituite a tale fine, sotto il suo patronato (come fu da noi annunciato) (*). Le disposizioni prese al momento della loro costituzione assicurano alla Compagnia Belga-Italiana una influenza preponderante nella loro amministrazione.

Le concessioni da mettere in opera si ripartiscono nei seguenti gruppi principali:

Società del Ticino — Questa Società possiede le seguenti concessioni di ferrovie su strade ordinarie nelle provincie di Novara e Pavia:

Novara-Biandrate	Chil.	12
Vercelli-Romagnano	»	42
Romagnano-Borgomanero-Arona	»	25
Confine della provincia a Trecate	»	7
Trecate-Gallarate-Novara	»	14
Confine della provincia a Vigevano	»	8
Vigevano-Ottobiano	»	19
Mortara-Pieve del Cairo	»	26
Mortara-Gambolò	»	10
Trumello-Pavia	»	26
Garlasco-San Nazaro	»	12
Pavia-Sant'Angelo	»	21
Totale	chil.	222

Nella provincia di Pavia, la Società possiede inoltre la concessione della ferrovia su strada ordinaria Stradella-Voghera, della lunghezza di chil. 25 1\|2, che sarà aperta all'esercizio prima della fine del 1882.

Nella provincia di Como, la Società ottenne le concessioni dalle linee Como-Malnate-Varese-Laveno (50 chil.), e Malnate-Tradate-Saronno (24 chil.): lunghezza tototale chil. 74.

La prima delle dette linee gode di una sovvenzione dello Stato, ascendente a L. 8,070,980, pagabili in annualità dal 1882 al 1897, e di una sovvenzione dalla Provincia, consistente in 30 annualità di L. 70,000.

Questa Società sta altresì per ottenere la concessione di una ferrovia a scartamento normale da Novara a Caccivio, della lunghezza di circa 53 chil., che formerebbe la congiunzione tra la rete delle ferrovie su strade ordinarie delle Provincie di Novara e Pavia e le linee concesse dalla Provincie di Como. Le sole sezioni Stradella-Voghera e Pavia-S. Angelo sarebbero staccate dal complesso.

(*) V. *Monitore*, n. 29 e 30 a. c.

Società dell'Appennino — Questa Società è concessionaria della linea a binario ristretto da Arezzo a Fossato, della lunghezza di 132 chil., la quale gode di una sovvenzione di L. 3,532,000 dallo Stato, e di L. 200,000 dalla Provincia. Queste sovvenzioni rappresenteranno, alla data probabile dell'apertura all'esercizio, una somma totale di L. 2,752,578.

Linea Santhià-Biella — D'accordo colla Società generale delle Ferrovie complementari, la Compagnia Belga-Italiana di ferrovie ha assunto, per tutta la durata della concessione, l'esercizio della linea già costruita da Santhià a Biella, mediante il 50 per 0\|0 del prodotto, che raggiunge attualmente circa L. 18,000 al chil. L'esercente fornisce il materiale ruotabile, il mobiglio e gli utensili; e s'impegna inoltre al rifacimento del binario principale.

Il beneficio annuale, derivante da tale contratto, è calcolato in L 44,000, e, dedotta l'imposta del 13 per 0\|0, in L. 38,280.

Il complesso delle suddette linee, formanti la rete della Compagnia Belga-Italiana di ferrovie, e che si devono costruire dalle due Società dell'Appennino e del Ticino, sotto il patronato e coi capitali forniti dalla detta Compagnia, comprende dunque attualmente:

247	chil. di ferrovie su strade ordin. a binario norm.
74	» a binario normale
132	» a binario di un metro.
Totale 453 chil.	

Inoltre l'esercizio di 30 chil. già concessi sino dal 5 agosto 1853.

Le spese d'esercizio possono essere calcolate come segue:

Pei 247 chil. di ferrovie su strade ordinarie	L.	719,000
Pei 74 chil. di ferrovie a binario normale	»	479,000
E pei 132 chil. di ferrovie al binario di 1 m.	»	528,000
Totale	L.	1,726,000
Se a questa spesa si aggiunge l'annualità necessaria pel servizio dell'interesse e dell'ammortamento delle 30,000 Obbligazioni emesse dalla Compagnia, cioè	»	781,208
E l'imposta sulla rendita, ch'è del 13 per 0|0 in Italia, cioè	»	101,557

Il prodotto lordo totale dovrebb' essere di L. 2,608,765 per assicurare il servizio di queste Obbligazioni, senza tener conto del beneficio sul contratto di esercizio della linea Santhià-Biella.

Questa somma corrisponde per chilometro ad un prodotto lordo di L. 5,750, che sarà verosimilmente superato di molto persino nei primi anni dell'esercizio. Per convincersene, basta confrontare questo prodotto con quello delle linee vicine, costruite in condizioni consimili. Come esempio, ci venne indicata la linea Foligno-Terontola, vicina a quella Arezzo-Fossato, che produce attualmente un traffico locale di L. 8,900.

Il *tramway* Saronno-Fino-Como, che forma il prolungamento della linea Milano-Saronno, dà un prodotto lordo di L. 13,500. Le ferrovie su strade ordinarie della Società del Ticino servono una popolazione di circa 1,300 abitanti per chilometro.

I calcoli fatti per diverse ferrovie su strade ordinarie della Lombardia stabiliscono che, anche nelle condizioni più favorevoli di concorrenza, il prodotto per ogni abitante servito non giunge al disotto di L. 5.50, il che darebbe

L. 7,150 di prodotto lordo chilometrico per le ferrovie su strade ordinarie.

Il prodotto medio di L. 5,720 è dunque inferiore a tutte le previsioni basate sui calcoli e sull'esperienza.

LA VENTILAZIONE
nella Galleria del Gottardo

All'ultimo Rapporto trimestrale (n. 39) del Consiglio federale svizzero ai Governi degli Stati sovvenzionanti l'impresa del Gottardo, riferibilmente al periodo dal 1° aprile al 31 maggio 1882, in cui si compivano i grandi lavori e si giungeva alla solenne apertura dell'esercizio della intera linea, troviamo aggiunta in appendice una dettagliata *Notizia sulla ventilazione, la temperatura, il raffreddamento e l'umidità dell'aria nel gran tunnel del S. Gottardo*, estratta dal Rapporto annuale presentato alla Direzione dei lavori dal signor D. F. M. Stapff, geologo della Compagnia.

Siccome la questione della ventilazione del grande sotterraneo non ha perduto del suo interesse scientifico e pratico anche dopo l'apertura di esso, così crediamo non inopportuno il dare qui tradotta l'ultima parte della suddetta *Notizia*, lasciando agli uomini tecnici il giudicare ed apprezzare, anche in via retrospettiva, le osservazioni e deduzioni del geologo gottardiano. Eccone le parole:

..... Nel gennaio 1882, 248 treni, con un carico di 8,407 tonnellate brutte, traversarono il tunnel. Il consumo totale di carbone fu di 23,000 kg. Le locomotive erano accese durante 20 ore al giorno, ma non soggiornavano in totale che 5 ore (largamente) *nel tunnel*. Il consumo di combustibile nel sotterraneo è stato dunque di circa 5,750 kg., o di 0.684 kg. per tonnellata brutta di treno. Se in avvenire passeranno nel tunnel 10 treni con 400 tonnellate, il consumo del carbone sarà di 2,736 kg. al giorno, ossia per 4 giorni di fermata nella circolazione dell'aria, di 10,944 kg.

Questo combustibile si trasforma nella proporzione di 80 per 0[0 (cifra rotonda), ossia 8,755 kg. in acido carbonico ed ossido di carbone; il resto (20 per 0[0) se ne va in acqua, idrogeno carbonato, fuliggine e cenere. Secondo le analisi del fumo di locomotive fatte sulla linea Paris-Chartres, l'acido carbonico e l'ossido di carbone si producono, per una velocità di corsa di 25 chil., nella proporzione di 3 ad 1. I 5,750 kg. di carbone citati più sopra fornirebbero dunque 21,065 kg. d'acido carbonico e 7,022 kg. d'ossido di carbone, togliendo simultaneamente all'aria del tunnel un peso d'ossigeno eguale a $15,320 + 4,012 = 19,332$ kg.

Con una pressione barometrica media di 665 mm. in tutto il sotterraneo, ed una temperatura media di 20° C., 21,065 kg. d'acido carbonico rappresentano un volume di 13,048 m. c.; 7,022 kg. d'ossido di carbone, un volume di 7,044 m. c.; e 19,332 kg. di ossigeno, un volume di 16,545 m. c.

Il tunnel intero, con una sezione trasversale di 41 m. q. ed una lunghezza di 15 chil. (coi prolungamenti dei portali), misura un vuoto totale di 615,000 m. c. Alla fine del 4° giorno di assenza della corrente naturale, l'aria del tunnel conterrebbe adunque 2 1[2 per 0[0 d'acido carbonico e 1.14 per 0[0 d'ossido di carbone, mentre la sua contenenza di ossigeno sarebbe discesa da 20.26 a 18.27 per 0[0 (fatta astrazione dall'umidità dell'aria). Le candele si spengono all'aria libera, quando essa contiene meno di 18.5 per 0[0 d'ossigeno; l'aria è ancora respirabile con 2 per 0[0 d'acido carbonico; ed è nociva con 1[8 per 0[0 d'ossido di carbone. Dopo una interruzione di 4 giorni della ventilazione naturale (rimanendo interrotto l'esercizio), sarebbe appena possibile di sopportare l'atmosfera del tunnel, anche non tenendo conto di ciò, che gli effetti delle diverse influenze nocive, già enumerate a parte, devono più o meno aggiungersi gli uni agli altri.

Nondimeno non conviene dimenticare che siffatta viziatura dell'aria avviene *soltanto alla fine* d'un periodo, che non si presenterà forse se non una volta all'anno. Notiamo pure che, durante un'assenza di ventilazione di questo genere, le correnti locali formate, in vicinanza ai portali, dalla diffusione e dal movimento dei treni stessi, provocano un debole miscuglio d'aria, che noi non abbiamo fatto entrare nel conto, *ma che migliora però notevolmente lo stato delle cose*. Non v'è, infine, nulla di più semplice che il lasciare stazionare a Göschenen o ad Airolo, durante il giorno in cui la ventilazione sarà così sfavorevole, l'uno o l'altro dei treni di merci, affine di non aumentare di troppo la quantità di fumo permanente nel sotterraneo.

Sarebbe invero grave il dovere, a causa della insufficienza della corrente d'aria naturale durante un paio di giorni all'anno, far le spese di una costosa installazione di ventilazione artificiale, il cui funzionamento (come lo dimostrano ad evidenza i quadri precedenti) sarebbe affatto senza scopo durante tutto il resto dell'anno. Esiste, del resto, una ragione empirica, che parla in favore della superfluità di una ventilazione artificiale del tunnel del Gottardo: vogliamo dire l'esercizio del tunnel del Moncenisio senza installazioni (effettive) di questo genere.

Ma se è facile *provare* che, dal punto di vista della ventilazione naturale, il tunnel del Gottardo si trova in condizioni due volte meno favorevoli di quello del Moncenisio, non bisogna però dimenticare che si bruciano in quest'ultimo 20,300 kg. di carbone al giorno, mentre pel primo non si ha da contare che sopra un consumo di 2,736 kg. per 4,000 tonnellate brutte di traffico giornaliero (*). Il tracciato del tunnel del Gottardo è quindi, dal punto di vista della *viziatura dell'aria*, 7.4 volte più favorevole di quello del Moncenisio; ed esso non trova insomma di dover combattere che i $2 : 7.4 = 0.27$ delle difficoltà di ventilazione che s'incontrano per quest'ultimo sotterraneo.

La questione della ventilazione effettiva dell'intero tunnel non risolve, del resto, quella della *introduzione locale d'aria compressa, al solo scopo di ristorare gli operaj*, che devono soggiornarvi per 8 ore consecutive. Al contrario, codesta precauzione è *tanto più indispensabile*, in quanto si pensa meno alla ventilazione del sotterraneo intero, operazione per la quale l'introduzione dell'aria compressa non serve a nulla. Infatti, anche facendo marciare insieme tutti i compressori da Göschenen ad Airolo (fatta astrazione da quelli che si trovassero in riparazione), non ci vorrebbero meno di 200 ore per rinnovare una volta interamente l'aria del

---

(*) Ci sembra però che questi calcoli dovrebbero modificarsi dopo l'apertura dell'esercizio, i cui risultati vanno pure modificandosi giornalmente.

La Red.

tunnel. Gli aspiratori a campane, esistenti sino dal principio della costruzione, sarebbero anch'essi assolutamente insufficienti per la ventilazione artificiale. Ammettendo 5 colpi al minuto ed un effetto utile di 0.302, ci vorrebbero 17 aspiratori di questo genere (a 2 campane) per produrre una corrente d'aria di 1.10 al secondo attraverso il sotterraneo.

L'aria compressa, introdotta nel tunnel *unicamente allo scopo di ristorare gli operaj*, dovrebbe possedere, ad ogni punto di scappamento, una sovrapressione di almeno una atmosfera. È del tutto superfluo il lasciare i rubinetti d'aria costantemente aperti; ma bisogna invece spaziarli *a breve distanza* gli uni dagli altri, e sorvegliare perchè sia sempre facile il trovarli e l'aprirli. Pare conveniente installare, all'entrata del tunnel, un grande serbatoio costantemente pieno d'aria ad una pressione sufficiente perchè il manometro segni ancora un'atmosfera effettiva all'estremo limite della condotta d'aria, allorchè tutti i rubinetti di scappamento sono chiusi nel tunnel. Con un serbatoio di dimensioni convenienti, basterà verosimilmente, a raggiungere tale scopo, il giuoco d'un forte compressore non marciante che per una frazione del giorno.

Notiamo ancora che i guardiani del tunnel devono trovare facilmente, in punti non troppo lontani gli uni dagli altri, dell'acqua sempre corrente e fresca (*).

(*) Tutte le disposizioni volute furono date a tale scopo durante il lavoro.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Una importante Conferenza è stata recentemente tenuta in Milano, presso la Direzione dell'Esercizio delle Ferrovie A. I. L'apertura della linea del Gottardo rendeva necessario di completare con nuove combinazioni, che comprendessero anche questa via, l'attuale sistema dei viaggi circolari a prezzo ridotto. A tale scopo si riunirono nei giorni 3 e 4 corrente mese i rappresentanti delle tre grandi Amministrazioni italiane, delle principali Svizzere, della Parigi-Lione-Mediterraneo, delle Meridionali austriache e di ben diciassette Amministrazioni germaniche.

Il sig. comm. Ratti, vice-Direttore dell'Alta Italia, dopo aver dato il benvenuto ai delegati delle altre Amministrazioni, ed espresso il voto che l'attivazione dei viaggi in istudio abbia a portare un nuovo e benefico incremento al traffico per la via del Gottardo, presentò un progetto di tali viaggi, e pregò quindi il rappresentante delle Ferrovie dell'Alsazia e Lorena, sig. dott. Greiff, di voler presiedere l'adunanza, visto che la sua Amministrazione ha, rimpetto alle altre tedesche, la dirigenza di tutti gli affari del servizio Italo-Germanico per la via del Gottardo.

Il sig. Direttore D.r Greiff assunse infatti la presidenza; e dopo lunga e particolareggiata discussione: i conferenti approvarono in massima le combinazioni d'itinerario proposte dalle Ferrovie dell'A. I., le quali abbracciano le principali località italiane e degli Stati confinanti, tenendo le seguenti vie:

a) Gottardo-Brennero. — *b*) Gottardo-Semmering.
c) Gottardo-Moncenisio. — *d*) Gottardo-Ventimiglia.
e) Brennero-Semmering. — *f*) Moncenisio-Brennero.
g) Ventimiglia-Brennero.

L'attivazione di questi nuovi viaggi avrà luogo nei primi mesi del prossimo anno.

✂

A cominciare dal 10 and., ripristinatosi il passaggio dei treni sulla tratta interrotta fra Poiana e Padova, venne riattivato completamente il servizio viaggiatori fra Venezia e Verona coll'orario 1° giugno 1882.

Siccome però, in dipendenza dei lavori di riparazione al ponte sul Brenta, non possono transitare sul medesimo i convogli, si dovrà, fino a nuovo avviso, eseguire il trasbordo dei viaggiatori e bagagli, che faranno a piedi il passaggio del ponte; in conseguenza, i treni dell'orario succitato percorreranno la tratta Venezia-Ponte di Brenta in anticipazione di 20 minuti, e quelli da Ponte di Brenta a Venezia in ritardo di 20 minuti.

Col giorno 10 si riattivarono fra Ferrara e Bologna i treni 21 e 24 dell'orario 1° giugno 1882.

Il servizio merci a grande e piccola velocità venne ripreso completamente fra Verona e Padova, fra Padova e Rovigo e diramazione di Rivigo-Adria.

✂

Sappiamo che al Ministero dei lavori pubblici sono in corso gli atti di approvazione della Convenzione con cui viene concessa la costruzione e l'esercizio di una strada ferrata da Palermo a Corleone ad un Consorzio all'uopo costituitosi fra la Provincia di Palermo ed i Comuni interessati.

Lo studio della linea (il cui tracciato parte da Palermo, e per Acqua dei Corsari, Villabate, Portella di Mare, Misilmeri, Ogliastro, Villafrati, Godrano e Ficuzza, arriva a Corleone) fu fatto dall'ingegnere Achille Albanese, ed è sulla base del progetto da lui presentato che viene fatta la detta concessione.

La nuova ferrovia è progettata a sezione ridotta, e nella costruzione sarà adottato il tipo 4° delle economiche.

La spesa complessiva preventivata per la detta linea è di poco superiore ai 4 milioni; e siccome la concessione viene fatta sulla base dell'art. 18 della legge 29 luglio 1879 e col sussidio accordato coll'art. 11 della stessa legge, ne consegue che la spesa totale va ad essere ripartita nella misura di 6|10 a carico dello Stato e di 4|10 a carico della Provincia e dei Comuni interessati, ossia per L. 2,400,000 a conto del primo e per L. 1,600,000 a conto dei secondi.

La durata della concessione sarebbe di 90 anni, e per la ultimazione dei lavori di costruzione è stabilito il termine di due anni.

✂

Sappiamo che il Ministero di agricoltura, industria e commercio e quello delle finanze hanno approvato, per la parte rispettiva, la proposta dell'Amministrazione delle Strade ferrate Romane per modificazione alla vigente tariffa pel trasporto della grafite sulle linee di quella rete.

Colla proposta modificazione, questa merce passerebbe dalla terza alla sesta classe della tariffa generale, e per conseguenza i relativi prezzi di trasporto sarebbero ridotti alla metà.

✂

I predetti Ministeri hanno pure approvato un' altra modificazione delle vigenti tariffe, proposta dall'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia relativamente ai trasporti di China-China da Milano P. G. e da Milano P. T. a Venezia Marittima, a Venezia Santa Lucia, a Modana transito, a Peri transito, a Genova P. C. ed a Chiasso transito, per spedizioni di almeno 5,000 chilogrammi per vagone o paganti per tale peso.

Colla nuova tariffa si stabiliscono prezzi minori in

confronto di quelli fissati dall'attuale, e si concedono all'industria nazionale altre facilitazioni.

><

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha proceduto alla ristampa del ruolo organico del proprio personale, comprendendo nella medesima le aggiunte fatte a tutto il mese di giugno del corrente anno.

Dallo stesso ruolo caviamo la seguente ricapitolazione generale, dalla quale si rileva il numero degli agenti addetti a ciascun Servizio, nonchè la relativa spesa annuale.

		Agenti		*Importo*
Segretariato	N.	93	L.	229.890
Cassa Soccorso ed Ispettorato sanitario	»	25	»	55,680
Consulenza legale	»	16	»	48,180
Divisione Tariffe, Trasporti e Litigi	»	68	»	188,580
Agenzia del Movimento . .	»	118	»	275,250
Divisione Telegrafi	»	29	»	85,140
Divisione Economato . . .	»	255	»	435,930
Officine orologi e telegrafi .	»	20	»	34,200
Totale	N.	624	L.	1,352,850
Ragioneria centrale . . .	N.	757	L.	1,936,740
Cassa centrale	N.	59	L.	154,380
Servizio della Manutenzione e dei lavori	N.	10,181	L.	7,821,880
Servizio del Traffico:				
1ª Divisione	N.	5,114	L.	5,957,820
2ª idem	»	3,069	»	3,603,900
3ª idem	»	2,907	»	3,393,480
4ª idem	»	1,915	»	3,471,000
Totale	N.	14,005	L.	16,426,200
Servizio della Trazione e del Materiale;				
Ufficio centrale	N.	68	L.	149,460
Servizio della Trazione . .	»	2,949	»	3,846,660
Servizio del Materiale . . .	»	288	»	626,010
Divisione dei Magazzeni . .	»	637	»	711,210
Totale	N.	3,942	L.	5,333,340

Complessivamente, il numero degli agenti compresi nel ruolo organico è di 29,568, e la spesa relativa annuale di L. 33,025,390.

><

Dagli onorevoli Fabrizi Nicola, Brin, Mordini e Gandolfi, incaricati dalla provincia di Modena, fu presentato al Ministero dei lavori pubblici il progetto di massima per un valico dell'Appennino fra Valle di Serchio e Valle di Secchia.

Il progetto è redatto dall'ingegnere Pacini, ed è accompagnato da uno studio geologico dell'ingegnere Zaccagno.

Secondo il detto progetto, la grande galleria dell'Appennino risulterebbe della complessiva lunghezza di circa 9,000 m., dei quali 7,850 a foro cieco.

La Provincia di Modena insta presso il Ministero affinchè, una volta approvato il tracciato pel valico dell'Appennino, voglia far procedere agli studii definitivi di tutta la linea Lucca-Modena, onde sulla base di dati concreti essa possa fare quelle proposte che stimerà convenienti per facilitare la costruzione di una linea tanto importante,

><

In seguito alla nomina a consigliere di Stato del sig. comm. V. D'Anna, già Direttore generale dei ponti e strade al Ministero dei lavori pubblici, il ministro Baccarini ha incaricato della firma degli atti di quella Direzione generale l'egregio ing. comm. E. Artom, Capo-Divisione di 1ª classe nello stesso Ministero.

><

Ci scrivono da Caltanissetta che il giorno 6 del corrente mese ebbe luogo l'incontro fra le avanzate dell'imbocco Catania e del pozzo N. 4. nella grande galleria di Marianopoli. L'incontro è riescito perfetto.

><

Ci scrivono da Salerno che procedono, con speranza di buon successo, le trattative fra quella Direzione tecnica governativa per le ferrovie e l'Impresa Menotti, costruttrice del tronco della ferrovia Battipaglia-Castrocucco compreso fra Battipaglia ed Ogliastro, affine di sollecitare l'apertura all'esercizio del tronco medesimo, servendosi pel passaggio del fiume Sele del ponte provvisorio in legname, costruito dalla Impresa stessa per uso dei trasporti dei materiali. L'apertura all'esercizio del tronco di che trattasi, dovrebbe aver luogo nel prossimo novembre.

><

Il Consiglio di amministrazione delle strade ferrate dell'Alta Italia ha disposto che lo schema di Relazione annuale sul servizio pel 1881 sia sottoposto al visto dei singoli Consiglieri.

L'Amministrazione delle predette ferrovie ha approvate le proposte della Direzione dell'esercizio circa le facilitazioni da accordarsi alle Ditte Cirio ed Oggioni pel trasporto di derrate alimentari in servizio cumulativo italiano.

L'Amministrazione stessa ha autorizzato la proroga, limitatamente ad un anno, dei contratti pel servizio dei trasporti a domicilio a Brescia, Legnago, Este, Vicenza ed Udine.

Ha inoltre approvati gli schemi di contratto e la tariffa per l'appalto dei lavori di terra e di muratura, e per la provvista di ghiaia occorrente all'ampliamento della Stazione di Parma, in dipendenza dall'innesto in quella Stazione delle linee nuove Parma-Spezia, Parma-Brescia, e Parma-Suzzara.

Ha poi sottoposto all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici il progetto e preventivo pei lavori nella Stazione di Mestre per renderla atta all'innesto in essa della nuova linea di Portogruaro.

><

Annunciamo con piacere che gli operaj delle Officine delle Strade ferrate dell'Alta Italia, nel generoso intento di riescire di aiuto alle misere popolazioni colpite dal disastro dell'inondazione, hanno chiesto ed ottenuto il permesso di lavorare una mezza giornata di domenica, versando la loro mercede a benefizio degl'inondati.

><

Ci scrivono da Milano che dal Consiglio d'amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia furono ulteriormente prese, fra altre, le seguenti deliberazioni:

Approvò la spesa di L. 16,000 per sostituzione ed aggiunta di apparecchi a gaz nello Scalo merci di Milano, P. Garibaldi;

Id. gli schemi di contratto e tariffa per l'appalto dei lavori in terra ed in muratura, e della fornitura di ghiaia occorrenti nella Stazione di Parma per l'apertura del tronco Parma-Fornovo;

Id. lo schema di convenzione col Comune di Bolzaneto per attraversamento della ferrovia Torino-Genova;

Id, autorizzando la spesa relativa, l'impianto di un nuovo posto di guardia fra Collegno e Torino, alla garetta N. 2;

Id. di L. 19,880 per la costruzione ed applicazione di portafanali pei *tenders*, in dipendenza del nuovo Regolamento sui segnali.

Autorizzò la riattivazione del posto di guardia fra Voltri ed Arenzano, nella località di Vesima (linea Spezia-Confine francese);

Id. la spesa di L. 27,650 per la riparazione della locomotiva N. 106 *A. Zeno*.

Sottopose a S. E. il Ministro dei lavori pubblici il verbale compilato fra i delegati dell'Alta Italia e della Gotthardbahn circa la formazione delle tariffe del servizio diretto per la nuova linea di Pino.

><

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, prese le seguenti deliberazioni in ordine ad affari concernenti le Strade ferrate:

Opinò che si possa approvare il progetto per l'appalto della fornitura delle traversine e dei pezzi di legname speciale per l'armamento del tronco ferroviario Candela-Ponte Santa Venere, della linea Candela-Fiumara d'Atella. L'ammontare della fornitura di cui sopra è preventivato in L. 68,000.

Avvisò che si possa approvare, e disporre per gl'incanti, il progetto di appalto dei lavori di costruzione del 3° tronco della ferrovia di 2ª categoria da Ascoli a San Benedetto, dal chilometro 18 ad Ascoli. Il tronco medesimo ha la lunghezza di m. 9,900, ed il relativo importo complessivo è preventivato in L. 1,090,000, delle quali per opere da appaltare L. 865,000, ed il rimanente a disposizione dell'Amministrazione governativa per le espropriazioni e per le spese impreviste.

><

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 2 al 7 corrente.

Furono, fra gli altri, approvati i progetti relativi:

All'impianto di una Stazione per Castellino Tanaro, lungo la ferrovia Savona-Bra;

Ad opere di completamento occorrenti alla Stazione di Monte Amiata, lungo la ferrovia Asciano-Grosseto;

Alla costruzione del fabbricato definitivo pei viaggiatori nella Stazione di Albissola, lungo la ferrovia Genova-Ventimiglia;

Alla costruzione di due fabbricati nella Stazione di smistamento a Porta Sempione in Milano;

Ai lavori di urgenza da eseguirsi nella Stazione di Novara per la prossima apertura all'esercizio della ferrovia Novara-Pino;

Alla costruzione di un nuovo ponte in muratura sul torrente Assaro, sul tronco Bicocca-Villarosa della ferrovia Catania-Licata;

Ed all'impianto ed esercizio di un *tramway* a vapore da Cavour, in provincia di Torino, a Saluzzo, in provincia di Cuneo.

Furono parimenti approvati i cottimi conclusi d'urgenza nello scorso settembre:

Per interclusione di rotta nell'argine sinistro di Piave alla Sabbionera in Comune di Noventa di Piave, provincia di Venezia;

Per interclusione di rotte e per riordino di argini a destra di Piave presso Zenson, ed a sinistra fra Ponte di Piave e Salgareda, e nella località detta Montiron, in provincia di Treviso;

Per interclusione di rotta nell'argine sinistro del canale di Roncaiette a Ponte S. Nicolò, in provincia di Padova;

E per prolungamento della diga detta Corregon ad interclusione della rotta a destra di Brenta sulla fronte di Nove, in provincia di Vicenza.

Furono da ultimo ritenuti ammissibili due progetti di massima: uno per una ferrovia da Novara per Gallarate a Como, l'altro per una ferrovia da Cosenza a Nocera Tirrena.

Notizie Ferroviarie Italiane

Esercizio ferroviario — Dal discorso pronunciato domenica a Stradella dall' on. presidante del Consiglio dei Ministri ricaviamo il brano seguente:

« Due altre poderose questioni saranno poste dinanzi ai nuovi elettori: l'una riguarda l'esercizio delle ferrovie, l'altro i provvedimenti per aiutare la nostra marina mercantile. Non occorre dire che, sul primo argomento, il Ministero conserva e mantiene la opinione sua, che è quella della Sinistra, e che fu consacrata in una discussione parlamentare.

« L'esercizio ferroviario dev'essere affidato ai privati, anzichè costituire una sezione burocratica. La lunga e laboriosa inchiesta, ordinata dalla legge e che fu stupendamente conchiusa, venne chiamata a studiare il grave quesito.

« Essa ha dissipato i dubbi insorti e rimesso in onore quelle povere Convenzioni ferroviarie, da me allostite e così severamente giudicate, prima che fossero, non dirò esaminate, ma nemmanco lette.

« Il Governo si adoprerà tuttavia con tutte le sue forze per affrontare la soluzione di questo problema e combinare la costituzione più pratica di Società per l'esercizio ferroviario italiano ».

Ferrovia Siracusa-Licata — L'incanto simultaneo tenutosi il 23 settembre p. p. essendo riuscito deserto, si addiverrà alle ore 10 antim. del 23 corr., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Siracusa simultaneamente, alla second' asta per lo appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Siracusa-Licata, compreso fra il chil. 8 da Siracusa ed il chil. 19 + 800, della lunghezza di m. 11,800 (escluse le espropriazioni stabili e la provvista dei ferri di armamento e meccanismi fissi per le Stazioni), per la presunta somma di L. 815,000.

I lavori dovranno essere intrapresi a misura che se ne farà la regolare consegna, ed essere condotti con la necessaria attività perchè l'apertura del tronco all' esercizio possa essere fatta entro mesi 46 dal giorno in cui la consegna avrà avuto principio. I lavori di completamento, di finimento, accessorii, e quelli di manutenzione obbligatoria a carico dell'Impresa, dovranno essere ultimati, in uno con la relativa liquidazione finale ed in istato di collaudo, entro mesi 24 successivi all'apertura del tronco all'esercizio.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 40,000, ed in L. 80,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

— Anche l'altro incanto simultaneo tenutosi nello stesso giorno 23 settembre p. p., essendo riuscito deserto, si addiverrà pure alle ore 10 ant. del giorno 23 corr., presso il Ministero e la Prefettura suddetti simultaneamenre, alla second'asta, per l' incanto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della detta ferrovia, compreso fra il chil. 19 + 800 da Siracusa ed il chil. 31,229 presso Noto, della lunghezza di m. 11,429 (escluse le espropriazioni stabili e la provvista dei ferri d'armamento e materiale fisso per le Stazioni), per la presunta somma di L. 962,000.

I lavori dovranno essere intrapresi e compiuti come sopra.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 48,000, ed in L. 96,000 quella definitiva, ambedue in numerario o rendita D. P.

Ferrovia Taranto-Brindisi — L'incanto simultaneo tenutosi il 23 settembre p. p. essendo riuscito deserto, si addiverrà alle ore 10 ant. del suddetto giorno 23 corr., presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Lecce simultaneamente, alla second'asta per lo appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Taranto-Brindisi, compreso fra le Stazioni esclusive di Latiano e Brindisi, della lunghezza di m. 21,167.75 (escluse le espropriazioni stabili e la provvista dei ferri di armamento e dei meccanismi fissi per le Stazioni), per la presunta somma di L. 1,345,000.

I lavori dovranno essere intrapresi a misura che se ne farà la regolare consegna ed essere condotti con la necessaria attività perchè l'apertura del tronco all'esercizio possa essere fatta entro mesi 36 dal giorno in cui la consegna avrà avuto principio. I lavori di completamento, di finimento come sopra.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 59,000, ed in L. 118,000 quella definitiva, ambedue in mumerario o rendita D. P.

Ferrovia Lugo-Lavezzola. — Alle ore 10 ant. del 28 corrente, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Ravenna, si addiverrà simultaneamente allo incanto per lo appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Lugo-Lavezzola, compreso fra Lugo e Massalombarda, della lunghezza di m 6,922 (escluse le espropriazioni stabili, i'armamento, ecc.), per la presunta somma di L. 219,000.

I lavori dovranno intraprendersi tosto dopo la regolare consegna per dare ogni cosa compiuta nel termine di sei mesi.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 10,000, ed in L. 22,000 quella definitiva, ambedue come sopra.

Ferrovie Sarde. — La *Riforma*, del 5, scrive:

La legge del 14 maggio 1882 aveva affidato alla Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde la costruzione e l'esercizio della linea da Terranova al golfo degli Aranci, per agevolare le comunicazioni fra l'isola ed il continente.

Valendosi delle facoltà concesse dalla legge del 20 giugno 1877, la Compagnia suddetta ha stabilito di emettere altre 21 mila Obbligazioni, da L. 500 nominali, col frutto del 3 p. 0|0.

La somma, che si ricaverà dall'emissione di questi titoli, sarà destinata alla costruzione della nuova linea.

La domanda per l'autorizzazione ad emettere i nuovi titoli trovasi ora al Ministero del tesoro per l'opportuno esame.

Ferrovie della provincia di Torino. — Il Consiglio provinciale di Torino, nell'adunanza del 4 corr., era chiamato a deliberare sull'adesione al parere espresso dal Ministero dei lavori pubblici colla nota 10 luglio 1882 circa la rinuncia alla costruzione della ferrovia Moretta-Saluzzo, e quindi sulla revoca del relativo sussidio.

Cibrario fece brevemente la storia di questa ferrovia. Appoggiò la domanda del Ministero di rinunciare alla ferrovia, perchè le tramvie a vapore vi suppliscono con vantaggio. La Deputazione credeva che i proventi di questa ferrovia non basterebbero neppure a pagare il carbone consumato. Essa era di parere che questa linea fosse inutile.

Ferraris disse dividere l'idea del Cibrario, ma si asteneva dalla votazione.

Mondino rispondeva al Cibrario che la ferrovia non è inutile. Ad ogni modo, il Consiglio provinciale votò il sussidio di L. 50 000 a ferrovia compiuta. Se si fa, si paghi il sussidio; se non si fa, è inutile la revoca del medesimo.

Venne posta ai voti la seguente proposta della Commissione dei lavori pubblici:

« Il Consiglio provinciale non aderisce al parere del Ministero dei lavori pubblici, espresso in data 10 luglio 1882, circa la rinuncia alla costruzione della ferrovia Moretta-Saluzzo ».

La proposta della Commissione venne adottata; e non fu quindi revocato il sussidio di L. 50,000.

— Passando poi a deliberare sul riparto delle quote di concorso tra le Provincie interessate nella costruzione della ferrovia Chiasso-Casale, e sulla domanda della relativa concessione per parte dell'Impresa Guastalla e della Società Veneta di costruzione,

Mazzucchelli, a nome della Deputazione, propose il seguente ordine del giorno:

« Il Consiglio, ponendo fine alla sospensiva risultante dal giorno 5 maggio 1880, e mandando a ritirarsi l'istanza opportunamente a suo nome proposta dalla Deputazione per la determinazione del riparto della quota provinciale, a termini della procedura stabilita dall'art. 8 della legge 29 luglio 1877:

« Delibera di accettare la quota di 46 parti su cento, assegnata alla Provincia di Torino nel Congresso interprovinciale 29 dicembre 1879;

« Incarica la Deputazione provinciale di prendere gli opportuni accordi colle Provincie cointeressate, anche in rapporto alle offerte di assunzione che venissero presentate o che già fossero state presentate; e questo accordo premesso, di avviare le opportune pratiche in via d'urgenza presso il Governo ».

La Commissione dei lavori pubblici accettava tale ordine del giorno, ed il Consiglio lo approvò.

Accidente sul « tramways » Brescia-Montechiari. — La sera del 4 corrente, i passeggeri che si trovavano sull'ultimo treno del *tramway* che da Brescia conduce a Montechiari, corsero un gravissimo pericolo.

Il ponte sul Chiese vicino a Montechiari, per le avarie sofferte in seguito alle piene dei decorsi giorni, è diventato pericoloso al tragitto; onde il *tramway*, quando arriva in quel punto, vi fa il trasbordo dei passeggeri.

Ma quella sera, verso le ore 7, il macchinista, che si ha motivo di credere fosse ubbriaco, invece di fermarsi a 200 metri dal ponte per lasciare, come di consueto, scendere i viaggiatori, spinse oltre la macchina, la quale, quando giunse vicino al fiume dove la strada è rotta, si capovolse sulla ripa del Chiese, sprofondandosi nella ghiaia.

Fortunatamente, dietro di essa seguiva un vagone merci, che a sua volta venne a rovesciarsi sulla macchina, e nell'urto della caduta ruppe le catene che lo tenevano avvinto ai rimanenti carrozzoni del treno, i quali naturalmente si fermarono.

Inutilmente il capo-treno e il fuochista aveano gridato al macchinista di arrestare il convoglio.

Non è a dirsi lo spavento da cui furono presi i viaggiatori all'improvvisa e terribile scossa, resa ancora più spaventevole dall'oscurità che regnava.

Molti di essi si buttarono precipitosi sulla strada, alcuni anche caddero, ma nessuno si fece alcun male. Anche il macchinista ed il fuochista rimasero illesi.

Avvertito telegraficamente il Direttore della linea del *tramway* Brescia-Montechiari, si recò subito sul luogo con un'altra macchina, per constatare il fatto e per impartire i necessarii provvedimenti.

Il danno materiale sofferto dalla Compagnia è poca cosa: le avarie della macchina si riducono a qualche rottura presto riparata.

Il servizio del *tramway* si fa ugualmente senza nessuna variante, perchè si è subito provveduto con altro materiale.

Si sta procedendo ad una severa inchiesta. — Così la *Provincia di Brescia*.

Accidente a Metaponte. -- Telegrafano da Ancona, 6, all'*Euganeo*:

Stamane, nella Stazione di Metaponte, avvenne un terribile disastro.

Un fulmine colpì un treno in partenza. Undici viaggiatori vennero colpiti Uno restò subito cadavere, un altro è moribondo. Inoltre sono stati feriti dalla corrente varii agenti della ferrovia.

I feriti sono stati trasferti nella Stazione di Taranto,

Ferrovie dell'Alta Italia. — La Direzione dell'Esercizio ha pubblicato il seguente Avviso in data 2 corr.

Si fa noto al Pubblico che, in seguito ad accordi presi colle Ferrovie estere interessate, le spedizioni in servizio cumulativo italo-germanico, per le quali è prescritto l'instradamento via Brennero, potranno, stante l'interruzione di questa fino a nuovo avviso, essere effettuate in servizio diretto per la via di Chiasso, sempreché siano provenienti o destinate a quelle località estere per le quali esistono prezzi di trasporto nella parte 2ª delle nuove Tariffe italo-germaniche.

I prezzi da applicarsi a tali spedizioni sono: per la percorrenza italiana quelli dei prontuarii, via Chiasso; e per la percorrenza estera pure quelli dei prontuarii via Chiasso, stabiliti pei gruppi che offrono maggior vantaggio al Commercio. Così ad esempio: una spedizione di Kg. 2000 di merci ascritte alle classi 1ª e I della Tariffa generale a piccola velocità da Bologna (Gruppo II) ad Augsburg, non potendo seguire la via di Peri prescritta dall'instradamento, sarà tassata per quella di Chiesso come in appresso:

Bologna-Chiasso tr. Classe 1ª	40.32 × 2000	L. 80.64
Chiasso-Angsburg Cl. 1° 77.80 (prezzo del gruppo V perchè più ridotto)	× 2000	» 155.60
	Totale	L. 236.24

Le spedizioni da o per le Stazioni germaniche, che non hanno prezzi di trasporto per la via di Chiasso, dovranno provvisoriamente essere effettuate:

in servizio interno, appoggiandole per la rispedizione d'Ufficio al transito di Chiasso;

oppure in servizio diretto italo-germanico od italo-svizzero, via Gottardo, appogiandole per la rispedizione a quelle fra le Stazioni estere che, avendo prezzi diretti, il mittente credesse d'indicare nella lettera di porto, sotto la propria responsabilità.

Notizie Ferroviarie Estere

Treno-lampo da Parigi a Vienna — La *Neue Freie Presse* annunzia che sarà stabilito tra Vienna e Parigi un *treno-lampo (train éclair, Blitzzug)*, che compierà iltragitto nel minimo tempo possibile. L'iniziativa non viene dalle Compagnie ferroviarie, ma bensì dalla Società dei *Vagoni-albergo* o *sleeping-cars*, che ha fatto pratiche presso tutte le Società, senza esssre riuscita ancora definitivamente ad ottenere l'assenso della Baviera e del Würtemberg. Intanto si farà una dpppia corsa di prova, di cui la prima partiva da Parigi il 10 corrente, alle ore 6.40 pom., per giungere a Vienna la sera successiva alle 10.30.

Così il viaggio, che dura attualmente, coi treni direttissimi, 33 ore, sarà ridotto a 27 ore, cioè una notte e un giorno appena.

Traforo dei Pirenei — Fu già annunciato trattarsi in Ispagna di un grande progetto, cioè del traforo dei Pirenei, per sopprimere l'ostacolo che si oppone alle celeri relazioni tra la Francia e la Spagna. Il re Alfonso ha firmato già un apposito progetto, ed il Ministero domondò pieni poteri alle Cortes per i negoziati da intraprendersi colla Francia.

La Spagna ha intenzione di prolungare la via ferrata di Huescas per Ayerba, Calderenas, Jaca e Caufranc fino alla frontiera francese, e di forare i Pirenei nei dintorni del colle Sompart. La linea condurrebbe in Francia ad Oleron per la valle del Gave.

Le spese del traforo del tunnel sarebbero sopportate egualmente fra i due paesi.

Si calcola che il nuovo tunnel abbrevierebbe di 100 chilometri la distanza da Parigi a Madrid.

— Ora i giornali dicono che il 3 corrente si aprì l'asta per l'appalto della nuova linea verso la Francia per Oleron e Pau. La linea è stata aggiudicata, col ribasso del 12 0[0 sulla perizia dello Stato, alla Società Aragonese.

Però è da notarsi che la Francia non si è ancora pronunciata in favore del progetto di Caufranc, a cui la Commissione speciale rifiuterebbe anzi la sua adesione. La linea costerebbe una cinquantina di milioni.

Ferrovie Rumane. — Gli azionisti delle Ferrovie Rnmane si sono riuniti in assemblea generale a Bucarest Dopo aver definitivamente stabilito lo scioglimento della Compagnia, l'Assemblea ha fissato le somme da rimborsare in oro ai portatori delle Azioni primitive e dei titoli di priorità primitivi, in conformità alle Convenzioni conchiuse anteriormente tra la Società ed il Governo rumano. Si ricorderà che queste cifre erano state fissate al 60 p. 0[0 dell'importo nominale per le Azioni primitive ed a 133 1[3 p. 0[0 per le Azioni di priorità.

Disastro in America — Sull'ultimo disastro annunciato nel precedente nostro numero, leggesi nel *Progresso Italo-Americano* del 23 settembre:

Ieri mattina, nel tunnel che dalla Stazione centrale di New York conduce verso la Quarta Avenue al fiume Harlem, accadde una terribile disgrazia.

Pochi minuti dopo le 9, il treno di Harlem, che proveniva dalla Stazione della 110ª strada, investì quello di Portchester, che si era appena fermato nella Stazione sotterranea della 86ª strada.

Ne seguì una scena di confusione indescrivibile. Il vapore che sfuggiva dalle macchine riempì il tunnel, e quelli che passavano sulla strada soprastante udirono, attraverso le feritoie che danno aria al tunnel, delle grida lamentevoli, strazianti.

Accorsero i pompieri della Compagnia numero 13, ed insieme con la Polizia della Stazione della 88ª strada si misero all'opera per prestar aiuto agli infelici passeggeri.

La locomotiva del treno di Harlem aveva fracassato l'ultimo vagone del treno incontrato.

Dai rottami di questo vagone furono estratti, secondo il primo rapporto pervenuto all' Ufficio centrale di Polizia, 9 passeggieri, uno morto, gli altri più o meno gravemente feriti.

Notizie Diverse

Fortificazioni di Roma — Secondo alcuni giornali, le fortificazioni importanti eseguite intorno a Roma non sarebbero sufficienti a difendere la Capitale.

Il Ministro della guerra ha ordinato di affrettare le costruzioni dei forti attuali, e nel medesimo tempo ha invitato la Direzione del Genio militare a fare gli studii per la costruzione di altri 8 forti in corrispondenza con quelli esistenti.

Per la costruzione di questi nuovi fortilizii si impiegherebbero i mezzi disponibili per la sospensione invernale dei lavori sui valichi alpini.

Palazzo della Banca Nazionale in Roma — In questi giorni è scaduto il termine dato dalla Banca ai tre architetti che essa aveva incaricati di presentare un progetto per la costruzione del palazzo, che essa intende erigere in via Nazionale per la Direzione generale, per la sede di Roma e per gli appartomenti dei suoi più alti funzionarii.

Uno dei tre architetti (Azzurri) non ha creduto di accettare l'incarico, per cui i concorrenti sono rimasti in due soli, cioè i signori Piacentini e Kock, il che vuol dire due giovani artisti romani di molto ingegno e che hanno già dato bella prova di loro con varie ed importanti costruzioni. Un terzo progetto che deve essere esaminato, è quello già eseguito dall'architetto della Banca, sig Carnevali.

In breve saranno esaminati questi progetti, e verrà presa una decisione; in guisa che si può ormai veder prossima l'epoca in cui sarà posto mano a questa costruzione, la quale deve accrescere prestigio alla via Nazionale.

Solfare di Sicilia — Scrivono da Roma, 4, alla *Perseveranza:*

Prima che scada l'anno, sarà fatta una rigorosa ispezione in tutte le solfare di Sicilia, così per eliminare possibilmente qualcuna delle cause dei disastri frequenti, come per fare degli studii sulla questione della quantità di zolfo giacente nelle cave di quell'isola. Inoltre si tratta di unificare le leggi sulle miniere, e intanto si adotteranno provvedimenti provvisorii per rafforzare le responsabilità dei direttori d'opera.

Vetreria Veneziana. — L'*Adriatico*, del 5, scrive: I lavori d'apparecchio della Vetraria Veneziana in Murano procedono con tutta alacrità, ed anzi si può dire che i più importanti siano prossimi al compimento. Il grandioso edifizio, dove saranno i forni di fusione, è anche coperto; l'edifizio per la roteria, pel meccanismo e per il motore è in lavoro, e sarà, oltrecchè igienico e grandioso, bello ed in pittoresca posizione. Nel cortile è costruita un'ampia fossa rotonda, capace di mille tonnellate di carbone; ivi se ne trovano già 700 tonnellate, ed altre 800 in un altro cortile. Sono già pronti i quartieri per gli operaj, ed alcuni già vi dimorano; sono sul luogo le macchine e stampi dei più recenti sistemi per le cristallerie, che costarono 50,000 lire; ed è già costruita la ferrovia interna, che collega i varii edifizii.

Esposizione generale italiana pel 1884. — Il Comitato generale dell'Esposizione in Torino è convocato per il giorno 14 del corrente mese.

Il Comitato esecutivo nella detta adunanza informerà il Comitato generale sullo stato attuale di tutti i lavori concernenti la preparazione della Mostra; esporrà i piani degli edifizii da costruirsi, quali furono compiuti dall'ingegnere incaricato sig. Camillo Riccio, e già approvati dalla Commissione tecnica, da quella di finanza e dal Comitato esecutivo; ed esporrà pure lo stato delle contabilità e delle previsioni circa le spese occorrende in relazione alle entrate accertate finora. Proporrà inoltre l'aggregazione di nuovi membri al Comitato generale, e farà al medesimo altre importanti comunicazioni.

Dopo l'annunciata adunanza del Comitato generale, saranno immediatamente indetti gli appalti per le costruzioni degli edifizii, e quanto prima si darà principio ai lavori di spianamento e di sterro nella lacalità del Valentino.

Biglietti consorziali — La *Gazzetta Ufficiale* del 2 corr. ha pubblicato il seguente decreto, del 25 settembre p. p., del Ministero del tesoro:

(*Omissis*). — Veduto l'art. 5 della legge 25 dicembre 1881, n. 534 (serie 3ª), col quale il Governo è autorizzato a surrogare con altri biglietti quelli già emessi dal Consorzio degli Istituti di emissione e divenuti logori e fuori di uso;

Veduto il R. Decreto 19 settembre 1882, n. 1005 (serie 3ª), che pubblicò i distintivi ed i segni caratteristici dei biglietti da L. 20 e da L. 1000 da emettersi in sostituzione dei biglietti consorziali di eguali tagli non più atti alla circolazione;

Ritenuta la dimostrata necessità ed urgenza di provvedere pel servizio di scorta dei biglietti da L. 20 e da lire 1000, da emettersi gradualmente ed a seconda del bisogno, in sostituzione di altri degli stessi tagli divenuti logori e fuori d'uso;

Sentita la Commissione permanente istituita con la legge 7 aprile 1881, n. 133 (serie 3ª);

D'accordo col Ministro di agricoltura, industria e commercio,

Determina:

L'Amministrazione del tesoro è autorizzata a provvedere per scorta e ad emettere, in sostituzione dei biglietti consorziali di eguali tagli divenuti logori e non più atti alla circolazione, e sotto l'osservanza del disposto dagli articoli 58 e seguenti del regolamento approvato con R. Decreto 16 giugno 1881, n. 253 (serie 3ª), altri biglietti da L. 20 e da L. 1000, aventi i segni e distintivi caratteristici approvati con R. Decreto 19 settembre 1882, n. 1005 (serie 3ª), e ripartiti nelle misure seguenti:

Biglietti da L. 20. — N. 400,000 pel valore di L. 8,000,000, divisi in quaranta serie, dalla 1ª alla 40ª inclusive, e ciascuna di esse composta di 10,000 biglietti numerati da 1 a 10,000;

Biglietti da L. 1000. — N. 20,000 pel valore di L. 20,000,000, divisi in due serie 1ª e 2ª, composte ciascuna di 10,000 biglietti numerati da 1 a 10,000.

Vaglia postali internazionali. — La Direzione generale delle poste reca a notizia del pubblico che, in seguito di accordi intervenuti coll'Amministrazione delle poste dell'Impero Austro-Ungarico, fu convenuto che dal 1° ottobre corrente gli Uffizii postali della Bosnia e dell'Erzegovina possano trarre vaglia sull'Italia, alle medesime condizioni stabilite pei vaglia dell'Austria-Ungheria sull'Italia, cioè: limite massimo dell'importo di ogni vaglia, lire 500: tassa 25 centesimi ogni 25 lire o frazione di 25 lire, con un *minimum* di 50 centesimi fino a L. 50.

Gli Uffizii italiani, per ora, non sono autorizzati a trarre vaglia sui paesi suindicati.

Ufficii telegrafici. — Il 1° corrente mese, in Montevago (provincia di Girgenti) è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo, al servizio del Governo e dei privati con orario limitato di giorno.

Telegrafia internazionale — L' Ufficio internazionale delle Amministrazioni telegrafiche, residente in Berna, annunzia che la tassa di 50 centesimi pel cavo Alessandria-Port Said è ridotta dal 1° ottobre a 25 centesimi, onde eguagliare quella della via terrestre fra quelle due località

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii non ebbero, nella scorsa settimana, mercato degno di questo nome, e debbono all'oblio in cui furono tenuti il non avere mutati notevolmente i prezzi segnati nei precedenti listini.

Le Azioni della Società delle Meridionali vennero quotate a 460 e 457; le Obbligazioni *ex coupon* a 273.50; i Boni a 542.

Le Sarde, serie A *ex coupon*, si aggirarono sul 268.50; la serie B sul 272; la serie C, detratta la cedola, sul 267.75 e 266.50.

Le Palermo-Trapani, 1ª emissione, vennero segnate a 270 *ex coupon*; la 2ª emissione a 271.50.

Invariate le Pontebbane a 425; le Lombarde a 289; le Azioni Gottardo a 445; le Romane a 116.

Sul mercato di Parigi non si tennero meglio le Azioni Lombarde a 315; le Obbligazioni relative a 287 e 286; le Vittorio Emanuele a 280.50; le Azioni Ferrovie Romane a 112.50.

ESTRAZIONI

Ferrovia Torino-Savona-Acqui — La Direzione generale del Debito pubblico ha resa nota nella *Gazz. Uff.* la seguente distinta delle 65 Obbligazioni, di L. 500 cadauna, della Ferrovia Torino-Savona-Acqui, passate a carico dello Stato in seguito alla legge del 28 agosto 1870, n. 5858, e comprese nella 8ª estrazione annuale che ha avuto luogo in Roma il 2 corr., *in ordine progressivo*.

10532 10863 11473 11740 12172 12568 12640 13387
13390 13554 14135 14164 14171 14402 14488 14632
14667 15164 16122 16163 17224 17545 17722 17967
18000 18827 19308 19663 20091 20159 20650 20797
20994 21982 22205 22366 22438 23100 23528 23529
24701 24818 25154 25669 25765 26392 31117 31130
31590 31952 64444 64336 64739 64750 65424 65486
65932 67179 67256 68349 69396 69657 71188 71525
71783.

Le suddette Obbligazioni cesseranno di fruttare con tutto dicembre 1883 a beneficio dei possessori, ed il rimborso dei capitali rappresentati dalle medesime avrà luogo a cominciare dal 1° gennaio 1883, dietro il deposito delle Obbligazioni corredate delle 2 cedole (*coupons*) dei semestri posteriori a quello scadente il 1° gennaio 1883 (nn. 39 e 40).

DIVIDENDI e PAGAMENTI

Società Anglo-Romana per il gas di Roma — Dal 16 corr. si pagherà agli azionisti il cupone N. 21 in L. 20 per Azione, presso la sede sociale in Roma (via della Scrofa, 117).

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le NOTIZIE FERR. ITAL*).*

Il 20 corr., presso la Direzione straordinaria del Genio militare marittimo in Venezia, si terrà un'asta per la costruzione di 3 forni per ricuocere lamiere e verghe metalliche, impianto di 2 caldaie a vapore, costruzione di un fumaiuolo, ecc., nell'Arsenale militare marittimo di Venezia, per l'importo complessivo di L. 68,000. Lavori da eseguire entro 120 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 6,800 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Genova, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) pei lavori di arginamento della riva sinistra del Bisagno a Foce, per la somma di L. 69,520.75. Deposito cauzionale L. 7,000, oltre L. 800 per spese d'asta e contratto.

— Il 21 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Arezzo, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di abbassamento della soglia della chiusa dei Monaci, e di primordiale ingrandimento della sezione del Canal Maestro della Chiana nel tratto compreso fra la detta chiusa ed il porto di Cesa, per il presunto importo di lire 2,133,175. Lavori da eseguire entro 1000 giorni dalla consegna. Deposito interinale L. 70,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Grosseto, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori pel risanamento del lago di Orbetello e delle sue gronde, mediante lo scavo dei fossi allacciaati, apertura di canali, costruzione di ponti, ecc., per il complessivo importo di lire 403,260. Lavori da eseguire entro 36 mesi dalla consegna. Deposito interinale L. 12,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Siracusa, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di sistemazione ed espurgo dell'acquedotto demaniale Galermi, per la presunta somma di L. 202,800. Lavori da eseguire entro 4 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 6,000, cauzione definitiva L. 20,000, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Il 25 detto mese, presso la Direzione del Genio militare in Spezia, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di una strada carreggiabile, che, distaccandosi a Sarbia dalla strada militare Cappuccini-Castellazzo, conduca a Monte Albano presso Spezia, per l'importo di L. 108,000. Lavori da eseguire entro 500 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 10,800 in contanti o rendita D. P.

— Il 27 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria della Fonderia di Napoli, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di chilog. 16,246 di rame in verghe (sagomato), per il complessivo importo di L. 45,488.80. Consegna entro 60 giorni. Deposito cauzionale L. 4,600 in contanti o rendita D. P.

Appalti deliberati.

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto dalle Ferrovie Meridionali la costruzione di 6 travate per la linea Taranto-Reggio.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

38ª Settimana. — *Dai 17 ai 23 settembre* 1882.

	Chil. esercitati	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1882	1,580.—	576,853.10	365.10
Settimana corrisp. nel 1881.	1,460.—	584,681.55	400.47
Differenze nei prodotti della settimana 1882. . . .	+120.—	+ 7,828.45	— 35,37
Introiti dal 1° gennaio 1882	1,539.49	17,370,953.49	11,283 58
Introiti corrisp. nel 1881	1,447.21	17,686,020.17	12,220 77
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1882 . . .	+ 92.28	— 315,066.68	— 937.19
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1882.	1,338.—	309,227.95	231.56
Settimana corrisp. nel 1881.	1,307.—	239,833.16	183 50
Differenze nei prodotti della settimana 1882	+ 31.—	+ 69,994.79	+ 48.06
Introiti dal 1° gennaio 1882.	1,338.—	8,313,092.33	6,213.07
Introiti corrisp. nel 1881 .	1,291.25	7,954,124.64	6,160.01
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1882	+ 46.75	+ 358,967.69	+ 53.06

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di agosto 1882

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	43,887,12	16,513,94	11,031,42
Piccola Velocità	9,623,87	435,20	4,215,64
Totali . . .	53,510,99	16,949.14	15,247,06

Strade Ferrate Romane

26ª Settimana — *Dal 26 giugno al 1 luglio* 1882.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. esercitati	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,686	572,489.65	17,705.36
Settimana corrisp. del 1881.	1,681	652,552.77	20,241.50
Differenza (in più . . .	5	—	—
Differenza (in meno. . .	—	80,063.12	2536.14
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 1 luglio 1882	1,681.849	15,572,316.92	18,5689.6
Periodo corr. 1881	1,681.000	16,087,683.95	19,193.19
Aumento	0,849	—	—
Diminuzione	—	515,367.07	624.23

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

PRODOTTI del mese di maggio 1882.

(depurati dalle tasse governative).

QUALITA' DEI TRASPORTI	LINEA VICENZA-SCHIO Importo	LINEA TREVISO-VICENZA e PADOVA-BASS. Importo	LINEA CONEGLIANO-VITTORIO Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori . . .	8,601.83	30,303.39	3,712.77	42,617.99
Bagagli e cani . .	111.95	582.83	89.00	783.78
Merci a grande vel.	953.12	4,442.03	495 51	5,895.66
Merci a piccola vel.	9,319.08	32,379.22	5,725.05	47,423.35
Introiti diversi . . .	454.14	1,912.31	326 44	2,692.89
Totale . . .	19,445.12	69,619.78	10,348 77	99,413.67

ANNUNZI

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO
Vendita di Materiali fuori d'uso

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA, PISTOIA e SAMPIERDARENA:

ACCIAIO vecchio in guide, ritagli di guide ed in pezzi piccoli . .	Chilogr.	63,150	circa
FERRO vecchio in pezzi grossi e piccoli e in guide e ritagli di guide .	»	907,300	»
GHISA vecchia da rifondere in oggetti diversi rotti	»	644,600	»
ROTTAMI d'acciaio e ferro in lingue o punte e cuori per crociamenti	»	1.700	»
TORNITURA e limatura d'acciaio	»	4,500	»

LATTA e LAMIERA di ferro inservibili, tornitura e limatura di ferro, zinco, bronzo, rame e ottone da rifondere e ghisa vecchia abbruciata. — Quantità diverse.

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **24 ottobre 1882.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 26 successivo alle ore 2 1[2 pom.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell'aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano le 500 tonnellate, sarà accordato per l'esportazione un giorno di più per ogni altre 50 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di GENOVA, BRESCIA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 2 ottobre 1882.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

XXV.ma Estrazione dei Buoni in Oro

eseguitasi in seduta pubblica il 2 ottobre 1882. I Buoni estratti saranno rimborsati a cominciare dal 1° gennaio 1883, mediante la consegna dei Titoli muniti di tutte le Cedole semestrali non scadute.
Dal 1° gennaio 1883 in poi cessano di essere fruttiferi.

NUMERI ESTRATTI

Titoli da cinque									Titoli unitarj					
Numeri delle Cartelle	Numeri dei Buoni		Numeri delle Cartelle	Numeri dei Buoni		Numeri delle Cartelle	Numeri dei Buoni		Numeri dei Buoni		Numeri dei Buoni		Numeri dei Buoni	
	dal Num.	al Num.		dal Num.	al Num.		dal Num.	al Num.	dal Num.	al Num.	dal Num.	al Num.	dal Num.	al Num.
126	626	630	3612	18056	18060	8969	44841	44845	65381	65385	90421	90425	112766	112770
206	1026	1030	3655	18271	18275	9132	45656	45660	66866	66870	91831	91835	112916	112920
298	1486	1490	3682	18406	18410	9155	45771	45775	67041	67045	92336	92340	113741	113745
495	2471	2475	3970	19846	19850	9158	45786	45790	67206	67210	93741	93745	113911	113915
528	2636	2640	3996	19976	19980	9181	45901	45905	67596	67600	94016	94020	114411	114415
569	2841	2845	4041	20201	20205	9249	46241	46245	67821	67825	94296	94300	115371	115375
673	3361	3365	4067	20331	20335	9392	46956	46960	68616	68620	94726	94730	115911	115915
841	4201	4205	4084	20416	20420	9420	47096	47100	69306	69310	95466	95470	116176	116180
885	4421	4425	4085	20421	20425	9576	47876	47880	69766	69770	95821	95825	116411	116415
1066	5326	5330	4090	20446	20450	9661	48301	48305	70296	70300	96376	96380	116676	116680
1068	5336	5340	4152	20756	20760	9852	49256	49260	71261	71265	96581	96585	117326	117330
1100	5496	5500	4244	21216	21220	9983	49911	49915	71341	71345	97041	97045	117336	117340
1164	5816	5820	4251	21251	21255	10124	50616	50620	71661	71665	97091	97095	117481	117485
1230	6146	6150	4430	22146	22150	10316	51576	51580	71701	71705	97831	97835	117751	117755
1252	6256	6260	4571	22851	22855	10384	51916	51920	72536	72540	98256	98260	118516	118520
1300	6496	6500	4632	23156	23160	10515	52571	52575	72621	72625	98261	98265	118771	118775
1306	6526	6530	4638	23186	23190	10551	52751	52755	73091	73095	98381	98385	119371	119375
1321	6601	6665	4685	23421	23425	10719	53591	53595	73656	73660	99081	99085	119696	119700
1466	7326	7330	4733	23661	23665	10780	53896	53900	73681	73685	99846	99850	119891	119895
1634	8166	8170	4744	23716	23720	10918	54586	54590	73851	73855	99901	99905	120151	120155
1732	8656	8660	4819	24091	24095	10936	54676	54680	74806	74810	100121	100125	120571	120575
1764	8816	8820	5243	26211	26215	11016	55076	55080	75906	75910	100701	100705	120766	120770
1805	9021	9025	5447	27231	27235	11122	55606	55610	75921	75925	101846	101850	121131	121135
1850	9246	9250	5513	27561	27565	11126	55626	55630	76771	76775	101951	101955	121646	121650
1911	9551	9555	5545	27721	27725	11143	55711	55715	77121	77125	103296	103300	122381	122385
1929	9641	9645	5585	27921	27925	11176	55876	55880	77576	77580	103486	103490	123831	123835
2015	10071	10075	5594	27966	27970	11251	56251	56255	78241	78245	103996	104000	123851	123855
2035	10171	10175	5632	28156	28160	11293	56461	56465	78376	78380	104266	104270	124711	124715
2112	10556	10560	5774	28866	28870	11299	56491	56495	79516	79520	104526	104530	124861	124865
2169	10841	10845	5796	28976	28980	11314	56566	56570	80046	80050	104631	104635	124941	124945
2309	11541	11545	5889	29441	29445	11318	56586	56590	80076	80089	105286	105290	125591	125595
2315	11571	11575	5973	29861	29865	11384	56916	56920	80186	80190	105401	105405	126641	126645
2461	12301	12305	6073	30361	30365	11693	58461	58465	80521	80525	105861	105865	126731	126735
2513	12561	12565	6190	30946	30950	11750	58746	58750	80806	80810	106296	106300	127461	127465
2568	12836	12840	6214	31066	31070	11801	59001	59005	81046	81050	106441	106445	127546	127550
2620	13096	13100	6221	31101	31105	11906	59526	59530	81236	81240	106866	106870	127926	127930
2630	13146	13150	6600	32996	33000	12029	60141	60145	81611	81615	107086	107090	128006	128010
2779	13891	13895	6617	33081	33085	12076	60376	60380	81641	81645	107136	107140	128211	128215
2825	14121	14125	6728	33636	33640	12087	60431	60435	82271	82275	107316	107320	128341	128345
2940	14696	14700	6942	34706	34710	12140	60696	60700	83111	83115	107471	107475	128641	128645
2966	14826	14830	7245	36221	36225	12177	60881	60885	83226	83230	108011	108015	128836	128840
2973	14861	14865	7287	36431	36435	12201	61001	61005	84051	84055	108791	108795	129206	129210
3033	15161	15165	7291	36451	36455	12270	61346	61350	84946	84950	109601	109605	129601	129605
3047	15231	15235	7315	36571	36575	12324	61616	61620	85291	85295	109756	109760	129666	129670
3177	15881	15885	7613	38061	38065	12366	61826	61830	85706	85710	110576	110580	129686	129690
3202	16006	16010	7639	38191	38195	12393	61961	61965	86246	86250	110816	110820	129981	129985
3227	16131	16135	7694	38466	38470	12514	62566	62570	86686	86690	110826	110830	130256	130260
3266	16326	16330	7948	39736	39740	12534	62666	62670	86691	86695	111361	111365	130441	130445
3285	16421	16425	8101	40501	40505	12586	62926	62930	87101	87105	112006	112010	130681	130685
3320	16596	16600	8169	40841	40845	12611	63051	63055	87211	87215	112021	112025	130801	130805
3357	16781	16785	8295	41471	41475	12649	63241	63245	87401	87405	112201	112205	130891	130895
3398	16986	16990	8350	41746	41750	12816	64076	64080	87416	87420	112216	112220	131066	131070
3517	17581	17585	8442	42206	42210	12891	64451	64455	87566	87570	112301	112305	131186	131190
3520	17596	17600	8555	42771	42775	12982	64906	64910	87586	87590	112671	112675		
3578	17886	17890	8869	44341	44345	12992	64956	64960	89956	89960	112736	112740		

Firenze, il 2 Ottobre 1882

LA DIREZIONE GENERALE.

NB. Presso l'Amministrazione centrale della Società e presso i Banchieri corrispondenti trovasi ostensibile l'elenco dei Buoni estratti precedentemente e non ancora rimborsati.

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA

per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi

Si rende noto che nella pubblica estrazione della lettera rappresentante la ventottesima serie delle Obbligazioni dei tabacchi da rimborsarsi dal 1.° gennaio 1883 p. v., che, giusta l'avviso inserito nella *Gazzetta Ufficiale* del 14 settembre u. s., n. 215, ha avuto luogo negli Ufficii centrali della Regìa quest'oggi 2 ottobre, la serie rimasta estratta fu quella controdistinta dalla lettera *R.*

Roma, 2 ottobre 1882.

COMPAGNIE INTERNATIONALE
DE RECHERCHES DE MINES
ET ENTREPRISES DE SONDAGES
BRUXELLES

Società Anonima rappresentata in Italia ed Inghilterra dai signori ingegneri ENRICO CANZIANI e Comp. MILANO, 2, Via S. Andrea - LONDRA, 14, Russell Square.

Questa Società intraprende per conto di terzi ricerche minerarie e pozzi d'assaggio fino a 600 metri e più.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA
DI COSTRUZIONI METALLICHE
diretta dall'ing. comm. A. COTTRAU
SEDE E DIREZIONE: Napoli, 24, Strada Medina
Opificio Meccanico in Castellammare di Stabia e Savona

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA è la SOLA Ditta Nazionale che abbia conseguito le *maggiori ricompense* alle ESPOSIZIONI MONDIALI di Vienna del 1873 e di Parigi del 1878 ossia le Medaglie al *Merito ed al Progresso a Vienna* ed una Medaglia *d'oro ed una d'argento a Parigi.*

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA ha assunto la esecuzione dal gennaio 1871 al corrente anno 1880 di ben *1004 Ponti metallici* e di ben *31,864* metri quadrati di *Tettoie*, ossia i *nove decimi* all'incirca di tutti indistintamente i lavori di simil genere eseguiti in Italia in detto periodo di tempo.

SOCIETÀ NAZIONALE
DELLE
OFFICINE DI SAVIGLIANO

COSTRUZIONE E RIPARAZIONE
DI MATERIALE MOBILE E FISSO PER FERROVIE E TRAMVIE

Ponti, Tettoie e Costruzioni Meccaniche

MEDAGLIA D'ORO ALL'ESPOSIZIONE DI MILANO

Indirizzare la corrispondenza alla Direzione in Savigliano od all'Ufficio in Torino, 67, Corso Vittorio Emanuele II.

LE
FERROVIE ECONOMICHE
per l'Ingegnere
OTTAVIO MORENO
controllore del materiale
per la Società Italiana per le Ferrovie Meridionali

TORINO, 1872
Tip. *Monitore delle Strade Ferrate.*

TORINO — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, Via Finanze, 13.

ANNO XV. — Mercoledì 18 ottobre 1882. N. 42.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO.

STATO DI PRIMA PREVISIONE
DELLA SPESA DEI LAVORI PUBBLICI
pel 1883

II.

Facendo seguito alla Relazione ministeriale pubblicata nel numero precedente, riassumiamo oggi gli allegati della medesima per ciò che può interessare più particolarmente ai nostri lettori.

Anzitutto il prospetto dimostrativo delle somme che si propongono in ciascun capitolo dello Stato di prima previsione si riassume come segue:

Spesa ordinaria.

Spese generali . . . . L.	1,220,455.—
Genio civile . . . . »	3,907,000.—
Strade . . . . »	7,240,818.97
Acque . . . . »	8,149,400.—
Bonifiche . . . . »	123,000.—
Porti, spiagge e fari . . . . »	4,153,062.30
Strade ferrate . . . . »	3,923,589.85
Telegrafi . . . . »	9,151,565.—
Poste . . . . »	29,162,509.—
Spese effettive L.	67,031,400.12
Partite di giro . . . . »	280,459.—
Totale L.	67,311,859.12

Spesa straordinaria.

Spese generali . . . . L.	2,561,210.—
Strade . . . . »	16,500,000.—
Acque . . . . »	8,900,000.—
Bonifiche . . . . »	4,093,200.—
Da riportarsi L.	32,054,410.—
Riporto L.	32,054,410.—
Porti, spiagge e fari . . . . »	9,814,770.—
Strade ferrate . . . . »	230,000.—
Telegrafi . . . . »	475,000.—
Poste . . . . »	» »
Spese effettive L.	42,574,180.—
Spese di costruzione di strade ferrate . »	89,233,807.—
Totale L.	131,807,987.—
Aggiunta la spesa ordinaria come sopra »	67,311,859.12
Totale generale L.	199,119,846.12
Dedotte le partite di giro come sopra . »	280,459.—
Totale residuo L.	198,839,387.12

Delle differenze risultanti da tali cifre con quelle del bilancio definitivo 1882 è resa ragione nella Relazione ministeriale già riferita, del pari che nelle note apposte a ciascun capitolo del prospetto dimostrativo.

Ora, senza addentrarci nell'esame delle cifre dei singoli capitoli della *Spesa ordinaria*, ci restringeremo a quello riguardante le *Strade ferrate*.

Troviamo in esso comprese, oltre a L. 423,589.85 per sorveglianza all'esercizio delle Strade ferrate del regno, L. 3,500,000 per le spese d'esercizio delle ferrovie Calabro-Sicule; e dall'allegato relativo (*Conti correnti presuntivi*) rilevasi che pel 1° semestre 1883 è presunto un passivo di . . . . L. 7,951,636.24
ed un attivo di . . . . » 5,991,531.—

e quindi un *saldo* a debito dello Stato di L. 1,960,105.24
e pel 2° semestre è presunto un passivo
di . . . . L. 8,177,055.48
ed un attivo di . . . . . » 6,638,592.—
e quindi un *saldo* a debito dello Stato di » 1,538,163.48
Donde il debito totale di L. 3,498,568.72
ed in cifra rotonda L. 3,500,000.

— Passando poi alla *Spesa straordinaria*, nel capitolo delle *Spese generali* trovansi comprese L. 2,500,000 per la 2ª delle 20 rate annuali del concorso governativo, stabilito colla legge 14 maggio 1881, in 50 milioni a favore del Municipio di Roma, per le opere edilizie d'ingrandimento della Capitale.

Nel capitolo *Strade* sono comprese L. 12,500,000 per nuovi lavori alle strade nazionali e provinciali approvati colla legge del 23 luglio 1881, e L. 4,000,000 per sussidii per la costruzione di strade comunali obbligatorie, a termini delle leggi del 30 agosto 1868 e 23 luglio 1881. A questo proposito, trovansi indicati in nota gli stanziamenti fatti dal 1869 al 1883, secondo le dette due leggi, e cioè:

	Legge 1868	*Legge* 1881	*Totale*
Dal 1869 al 1880	L. 34,770,000	L. »	L. 34,770,000
Anno 1881 . .	» 4,000,000	» 1,000,000	» 5,000,000
» 1882 . .	» 4,000,000	» 1,000,000	» 4,000,000
» 1883 . .	» 3,500,000	» 500,000	» 4,000,000
Totale	L. 45,270,000	L. 2,500,000	L. 47,770,000

Rimangono ancora da stanziare L. 7,500,000 per la legge del 1881; per la legge del 1868, la somma è indeterminata.

— Nel capitolo *Acque* sono comprese L. 4,000,000 per la 2ª serie dei lavori per la sistemazione del Tevere, quale 3ª annualità dei 20 milioni all'uopo assegnati colla legge 23 luglio 1881, e da ripartirsi nei cinque esercizii 1881-85. Devesi però notare che nel bilancio dell'entrata trovasi inscritta un'egual somma, quale prodotto del collocamento dei titoli speciali da emettersi pei detti lavori. Altre lire 4,000,000 riguardano i nuovi lavori idraulici nei corsi di acqua di 1ª e 2ª categoria, approvati colla stessa legge.

Nel capitolo *Bonifiche* sono comprese L. 2,050,000 pei nuovi lavori di bonificazione approvati colla detta legge del 1881. Per tutti gli altri lavori, non sono inscritte somme superiori a L. 200,000, fuorchè pel bacino inferiore del Volturno e Bagnoli, pel quale trovansi stanziate lire 500,000.

Nel capitolo *Porti, spiagge e fari* sono comprese lire 3,000,000 per l'ampliamento e sistemazione del porto di Genova. Per tale spesa (*ripartita*), in seguito alla legge del 9 luglio 1876, furono già stanziate nell'anno stesso lire 1,500,000, nel 1877 L. 3,000,000, e dal 1878 al 1882 lire 15,000,000: quindi in totale L. 19,500,000. Ma, giusta l'allegato B del disegno di legge della sessione 1878-79, sono ancora da stanziare L. 19,550,000, da ripartirsi nel 1883 per le suddette L. 3,000,000 e per L. 2,068,750 per ciascuno degli anni dal 1884 al 1891. Però nel bilancio dell'entrata del 1883 è inscritto un milione, di cui L. 500,000 a saldo del dono di 20 milioni del duca di Galliera, e lire 500,000 per concorso del Municipio di Genova in ragione di 1[5 sulla spesa effettiva di L. 2,500,000.

Pel porto di Palermo sono comprese sole L. 713,000 per l'estirpamento di una parte della secca ivi esistente. Per tale lavoro venne già autorizzata colla legge 21 giugno 1876 (che approvò la Convenzione conchiusa tra il Governo ed il Municipio di Palermo) la spesa di L. 1,176,000, di cui L. 940,800 a carico dello Stato; e colla legge del 23 luglio 1881 venne poi accordata per quest'opera la maggior somma di L. 3,140,000: quindi in totale L. 4,080,800. Nei bilanci del 1881 e 1882 furono all'uopo stanziate lire 1,317,200, per cui, aggiunte le L. 713,000 inscritte pel 1883, rimangono ancora L. 2,050,000 da stanziare nei bilanci successivi.

Pegli altri porti sono assegnate somme tutte al disotto delle L. 200,000; ma sono invece comprese L. 5,361,000 per nuovi lavori portuali ai porti di 1ª, 2ª e 3ª classe, autorizzati colle leggi 19 luglio 1880 e 23 luglio 1881.

— Nel capitolo *Strade ferrate* sono comprese L. 230,000 per le spese generali di amministrazione e di sorveglianza alla costruzione delle strade ferrate concesse all'industria privata.

Nel capitolo relativo alla *Costruzione delle strade ferrate*, trovansi comprese L. 25,398,817 per la continuazione e pel saldo dei lavori di ferrovie già state autorizzate, e pei lavori in conto capitale relativi a ferrovie già in esercizio, in seguito alla legge del 29 luglio 1879 ed alle modificazioni portate dalle leggi 5 giugno 1881 e 5 luglio 1882. La detta somma è così ripartita:

Ferrovie Calabro-Sicule — Continuazione dei lavori autorizzati colla legge 28 agosto 1876	L. 3,398,817
Ferrovie suddette — Costruzione della linea Caltanissetta-S. Caterina e Caldare-Canicatti	» 4,000,000
Ferrovie suddette — Spese in conto capitale, per lavori di completamento delle linee in esercizio, e per provvista di materiale in aumento d'inventario	» 4,200,000
Ferrovie dell'Alta Italia — Spese in conto capitale, come sopra	» 13,800,000
Totale	L. 25,398,817

Sono poi comprese L. 63,834,990 pei lavori di costruzione e per l'acquisto di materiale mobile, relativi alle nuove linee complementari, in seguito alle suddette leggi del 1879, del 1881 e del 1882.

Questa somma è così ripartita:

1° Spese (*ripartite*) per la costruzione delle ferrovie di 1ª categoria, di cui ai num. 1 e 2 della tabella annessa alla legge del 29 luglio 1879 (*art.* 2), ...	L. 9,000,000
2° Id. per la costruzione delle ferrovie, di cui ai num. 3, 4, 5, 6 e 7 della stessa tabella (*art.* 2 della legge suddetta), . .	» 23,000,000
3° Id. per la costruzione delle ferrovie di 2ª categoria	» 10,999,590
4° Id. per la costruzione delle ferrovie di 3ª categoria	» 15,606,900
5° Id. per la costruzione delle ferrovie di 4ª categoria (*art.* 10)	» 3,228,500
6° Id. per l'acquisto del materiale mobile occorrente sulle nuove linee in costruzione	» 2,000,000
Totale	L. 63,834,990

Le due somme sovraindicate per la costruzione delle strade ferrate formano in complesso L. 89,233,807. Questa somma si suddivide poi come segue:

Oneri dello Stato derivanti dalla legge del 29 luglio 1879:

a) Spese per continuazione e saldo lavori già autorizzati (come sopra)	L. 25,398,817
b) Spese per costruzione delle nuove linee, compreso il materiale mobile	» 45,101,183
c) Somma residua sul minore stanziamento del 1879 (quota pel 1883)	» 1,500,000
	L. 72,000,000

Oneri delle Provincie derivanti dalla legge suddetta:

a) Contributo obbligat. nella spesa di costruz.	L.	2,799,502
b) Aumento volontario di contributo . . .	»	151,015
c) Anticipazioni	»	14,283,200
	L.	17,233,807
Totale come sopra	L.	89,233,806

Anche per questa somma è previsto il corrispondente introito nel bilancio dell'entrata.

CONFERENZA FERROVIARIA INTERNAZIONALE

In relazione alla notizia da noi pubblicata circa la riunione della 3ª Conferenza ferroviaria internazionale in Roma, togliamo dal *Diritto* del 12 corr. le seguenti informazioni:

Domenica, 8 corrente, nella sala dell'Hôtel Bristol, ha avuto principio la già annunciata terza Conferenza generale, riguardante i trasporti ferroviarii in servizio cumulativo italo-germanico, tanto per la via del Brennero, quanto per quella nuova del Gottardo.

Oltre ai direttori delle Ferrovie Romane ed Alta Italia, signori comm. Massa e Bertina, presero parte a questa Conferenza generale i signori: Breithaupt, Zingg, dottor Escher, Hensler, Packeny, Mathaus, Böhm, Werthsäcker, direttori delle rispettive Ferrovie dell'Alsazia-Lorena, della Svizzera, Meridionali austriache, Renane, Bavaresi, Würtemberghesi, Badesi; nonchè altri direttori, consiglieri e funzionarii superiori delle Ferrovie austriache ed italiane.

I conferenti discussero anzitutto ed approvarono l'adozione di uno statuto comune alle Leghe ferroviarie del Brennero e del Gottardo; e trovarono pure necessario un riordinamento delle disposizioni e condizioni regolamentari relative ai trasporti da effettuarsi sotto il regime del servizio cumulativo internazionale, allo scopo di metterle in armonia colle nuove legislazioni, che quanto prima saranno introdotte nei diversi Stati.

Tra le varie importanti deliberazioni notiamo quella per cui ai vagoni da 12 o 14 tonnellate, la tariffa stabilita pei carichi da 10 tonnellate sarà applicabile per il peso reale, anzichè per la portata di 12 o 14 tonnellate, come attualmente dovrebbesi fare.

Così pure in seguito, su proposta già presentata dalle Ferrovie italiane alla seconda Conferenza generale tenutasi nel marzo 1881 a Berlino, venne nell'attuale fissato che per le rispettive percorrenze, italiana, austro-germanica via Brennero, e svizzero-germanica via Gottardo, saranno sempre da applicarsi quelle delle tasse che nella tariffa diretta verranno a risultare più favorevoli pel commercio; vale a dire che le quote italiane, a tariffa generale od a tariffa di tracciato, possono essere combinate colle estere a tariffa speciale, o viceversa, sempre quando, come s'è detto, ne risulti una tassa inferiore a quella della tariffa generale o delle tariffe speciali comuni per l'intera percorrenza.

È da sperarsi che, nell'interesse del traffico in generale, questa determinazione riporti la definitiva approvazione in sede superiore dalle Amministrazioni interessate.

I lavori della Conferenza ebbero termine ieri (10); oggi hanno luogo la lettura e la firma del verbale.

Ieri sera poi (10), le Ferrovie italiane hanno dato un pranzo d'addio ai signori rappresentanti delle Ferrovie germaniche, austriache e svizzere. V' intervenne, inopinatamente, l'on. Ministro dei lavori pubblici, e questa circostanza tornò oltremodo gradita a tutti i convenuti. Al tradizionale *champagne*, il sig. comm. Bertina ringraziò l'on. Ministro dell'onore conferito, colla sua presenza, ai delegati delle Amministrazioni ferroviarie; i quali, per siffatto avvenimento, erano soddisfatti dell'opera loro e dei loro sentimenti, rivolti a conciliare l'interesse delle rispettive Amministrazioni con quello dell'industria e dei commerci dell'Italia e della Germania.

Sorse l'on. ministro Baccarini per ringraziare, a sua volta, tutti i membri della terza Conferenza generale, come quelli che si adoperarono, colla sapienza dei loro studii e con quella acquisita dall'esperienza, per il meglio delle due grandi nazioni, Italia e Germania. L'Italia, egli disse, è pegno di pace: è potenza che si adopera ad emulare le altre grandi Nazioni sulla via del progresso intellettuale e su quella delle industrie e dei commerci; ed egli è lieto di segnalare i funzionarii delle Ferrovie italiane a quelli stranieri.

Al patriottico e bellissimo dire di tanto uomo di Stato replicò l'egregio sig. Breithaupt, direttore delle Ferrovie dell'Alsazia-Lorena; ed a lui fece seguito l'egregio sig. Zingg, direttore della Gotthardbahn, con acconcie parole, e con un triplice evviva all'Italia, alla Germania ed alla Svizzera.

Prese poscia la parola il sig. Packeny, direttore commerciale della Südbahn, per dire che, ben lungi dall'aver d'uopo di apprendere, l'Italia dimostra coi fatti la sua importanza in ogni ramo dello scibile, e soprattutto in quello del progresso industriale; quindi, come delegato delle Ferrovie austro-ungariche, le quali prime sorsero in Italia, e che poscia, cambiatosi l'indirizzo politico, non tralasciarono perciò dallo spingere la rete italiana a contrarre nuovi rapporti colle Ferrovie austro-ungariche, egli è lieto di stringere la mano ai delegati delle Ferrovie italiane, e più ancora all'illustre patriotta preposto al Ministero dei lavori pubblici; egli è lieto di invocarne la continuazione dell'antica amicizia, grazie alla comunanza dell'origine e degli scopi ai quali si tende.

Le dichiarazioni dell'egregio sig. Packeny sono state accolte nel modo più lusinghiero, e così pure quelle del sig. Werthsäcker, delegato delle Ferrovie del Würtemberg.

E noi siamo lietissimi di registrare tutte siffatte notizie, essenzialmente nell'interesse delle industrie e del commercio italiano.

L'ESERCIZIO FERROVIARIO
IN FRANCIA

Il Ministro francese dei lavori pubblici, sig. Hérisson, ha diretto al Presidente della Repubblica il seguente rapporto circa l'esercizio delle ferrovie, che ci pare importante, poichè riguarda una questione di vitale interesse anche

pel nostro paese, specialmente alla vigilia della discussione definitiva in Parlamento.

SIGNOR PRESIDENTE,

Parigi, 7 *ottobre* 1882.

La questione delle ferrovie è attualmente all'ordine del giorno nella maggior parte dei paesi. In Francia, essa si presenta con un carattere di urgenza particolare, in seguito al grande sforzo che abbiamo fatto dal 1871 in poi per completare e perfezionare gli ordigni indispensabili al nostro rilevamento.

Le Camere hanno votato il compimento della rete ferroviaria, senza decidere a qual modo di esercizio sarebbero sottoposte le nuove ferrovie. A misura della loro costruzione, vengono esercìte mediante contratti provvisorii, prorogati di sei in sei mesi.

Ma queste linee della terza rete continueranno ad essere costruite nella loro interezza dallo Stato e coi denari pubblici?

È giusto che, onerose pel Tesoro, almeno per un certo numero d'anni, servano esse soltanto di affluenti alle antiche reti, portando a linee già produttive la loro aggiunta di traffico?

Saranno esse definitivamente affidate alle grandi Compagnie, e quali saranno le clausole del contratto?

Si formeranno nuove Società, sotto forma di Regìe cointeressate, e non si avrebbe forse dovuto tentare sin da principio qualche esperienza di questo genere?

Si ricorrerà all'esercizio governativo? O non è preferibile, nel momento attuale, d'interporre fra il pubblico pel quale le ferrovie sono costruite, e lo Stato incaricato di sorvegliarne il funzionamento, delle Società di esercizio?

Un certo numero di Compagnie secondarie essendo state riscattate, si è costituita una rete, alla cui testa fu posta un'Amministrazione governativa. Ma questa rete non potrebbe prosperare, essendo chiusa da tronchi mal collegati gli uni cogli altri. Non è indispensabile di coordinare questi elementi sparsi, di farne un complesso facilmente ed utilmente esercibile, sia che lo Stato lo tenga in sua mano come un campo di esperienze, come un vivaio d'ingegneri e di agenti speciali, come una specie di scuola che gli permetta di studiare i dettagli d'un esercizio e di fortificare così il suo controllo sulle Compagnie; o sia invece che il Parlamento si decida ad affidarlo ulteriormente, dopo la regolazione della questione ferroviaria, all'industria privata?

D'altra parte, è giusto e necessario di domandarsi se le stesse antiche linee funzionino il meglio possibile; se le Compagnie non sieno tratte a preoccuparsi troppo esclusivamente dei loro interessi; e se, di fronte a beneficii sempre crescenti, lo Stato non abbia il dovere di realizzare certi miglioramenti, in nome dell'interesse pubblico.

Egli è perciò che l'opinione pubblica si preoccupa dell'ingombro, a cui si sottraggono a fatica le arterie principali. Egli è perciò che le deliberazioni delle Camere di commercio e la serie delle inchieste parlamentari fanno sentire il bisogno di semplificare le tariffe, di unificarle in una certa misura, di abbassarle — però con prudenza — per dare ai nostri prodotti industriali od agricoli, più che con l'accrescimento dei diritti di dogana, i mezzi di lottare contro la concorrenza straniera.

È urgente risolvere tali problemi, poichè le nuove ferrovie si compiono progressivamente, e l'incertezza che regna sull'adozione di un regime definitivo è molto pregiudicievole alle Compagnie medesime.

Sinora la questione non mi parve essere stata presa di fronte. Si tentò di giungere ad un accordo con alcune delle Compagnie, senza far prevalere idee complessive, senza nemmeno fissare con sufficiente precisione i principii generali, che devono reggere tale materia.

Furono conchiuse delle Convenzioni colle Compagnie del Nord e dell'Ovest, e poscia in due volte colla Compagnia d'Orléans. Esse ebbero la singolare fortuna di ricevere dalle Commissioni parlamentari un'accoglienza sfavorevole, senza nemmeno essere state difese alla tribuna dai loro autori. Le tre prime furono abbandonate o ritirate. L'ultima ha riunito contro di sè, nella Commissione della Camera, una unanimità caratteristica; e d'altra parte, la sua stessa adozione non avrebbe risolto il problema per quanto concerne il resto della Francia.

In tale stato di cose, deve da oggi il Ministero aprire nuove trattative colle Compagnie?

Voi penserete senza dubbio con me, che si deve prendere un'altra attitudine.

Le ferrovie furono costruite, e devono essere esercìte nell'interesse di tutti. Riservandosi il diritto di riprendere, prima del termine, il loro esercizio, pronto ad affidarlo ad altre Compagnie a migliori condizioni, lo Stato è rimasto realmente padrone.

I quaderni d'oneri e le Convenzioni che regolano le sue relazioni colle Compagnie furono redatti in un'epoca in cui nessuno poteva prevedere l'avvenire riservato alle ferrovie. Il nostro sviluppo economico, nonchè il compimento della rete rendono necessarie serie riforme.

Bisogna anzitutto considerare nel loro insieme queste questioni molteplici e complesse, al di fuori delle Compagnie, come se fossimo giunti al termine delle concessioni, colla differenza che il capitale di costruzione non è ancora ammortizzato.

Io vi propongo quindi di affidare tale esame ad una Commissione di 30 membri.

Questa Commissione funzionerebbe sotto la presidenza del Ministro dei lavori pubblici. Essa avrebbe per vice-presidenti i sotto-segretarii di Stato dei lavori pubblici e delle finanze. Essa comprenderebbe egualmente due funzionarii del Ministero dei lavori pubblici, e le si aggiungerebbe come segretario, con voto deliberativo, un ingegnere dei ponti e strade. Essa si appoggerebbe sui Comitati permanenti del Ministero.

Sarebbe invitata a sollecitare i suoi lavori, poichè non trattasi, infatti, d'una Commissione d'inchiesta, ma di una Commissione esecutiva: i materiali sono tutti pronti, non resta che costruire.

Questa Commissione stabilirebbe i diversi punti sovraindicati: fisserebbe le condizioni finanziarie nelle quali si effettuerebbe, secondo il caso, il riscatto delle concessioni; essa avrebbe per mandato di compilare un quaderno d'oneri ed una Convenzione tipi, che dovrebbero regolare il funzionamento delle ferrovie, date le condizioni presenti della nostra vita industriale, commerciale e politica.

C'è quivi la base per costruire, senza partito dottrinario preso, penetrandoci ad un tempo dei bisogni della nostra produzione e dell'equilibrio dei nostri bilanci; senza

dimenticare, di fronte all' interesse generale, gl' interessi privati molto rispettabili, che personificano le Compagnie.

Anzichè negoziare quasi a caso, o secondo principii che variano ad ogni cambiamento di Ministro, attribuendo allo Stato una specie di parte di sollecitatore che non può convenirgli, io trovo più ragionevole fissare fin da principio i termini generali del contratto da stipulare; e non dubito che questo contratto, naturalmente elaborato da uomini competenti ed imparziali, non abbia a ricevere, il giorno in cui fossero chiamate a discuterlo, l'adesione delle grandi Compagnie.

Io conto, a tale proposito, sulla giusta nozione ch'esse hanno dei propri interessi, e nello stesso tempo sul loro desiderio di contribuire alla prosperità generale del paese.

Il progetto di decreto, che ho l'onore di sottoporvi, ha già ottenuto l'adesione del Ministro delle finanze.

Se le considerazioni che precedono otterranno egualmente la vostra approvazione, vi prego di voler munire della vostra firma l'unito decreto.

Vogliate aggradire, sig. Presidente, l'omaggio del mio profondo rispetto

Il Ministro dei lavori pubblici
CH. HÉRISSON.

Ecco il decreto sovraccennato:

Art. 1. Una Commissione di 30 membri è istituita al Ministero dei lavori pubblici per risolvere le questioni relative al regime delle ferrovie.

Art. 2. Essa sarà composta di senatori, deputati e rappresentanti del commercio o dell'Amministrazione.

Sarà presieduta dal Ministro dei lavori pubblici, ed avrà per vice-presidenti i sotto-segretarii di Stato dei lavori pubblici e delle finanze.

Essa comprenderà inoltre due funzionarii del Ministero dei lavori pubblici, e le sarà aggiunto come segretario, con voto deliberativo, un ingegnere dei ponti strade.

— Ed ecco il decreto per le nomine relative:

Sig. Calmon, Cuvinot, Dietz-Monin, De Freycinet, Géorge, A. Grévy, Varroy, senatori; — Allain-Targé, Sadi-Carnot, Cavaignac, Hérault, Lebaudy, Lesguiller, Hervé-Maugon, Ménard-Dorian, Peulevey, Raynal, Ribot, Rivière, Waddington, deputati; — Cendre, ingegnere dei ponti e strade; Cochery, direttore al Ministero delle poste e dei telegrafi; Dufrayer, consigliere di Stato; Gay, direttore al Ministero delle finanze; Gosselin, ispettore generale dei ponti e strade; generale De la Jaille, presidente della Commissione generale delle ferrovie; Magnin, governatore della Banca di Francia; Molinos, già presidente della Società degl'ingegneri civili; Poirrier, membro della Camera di commercio di Parigi; Roy, presidente della stessa Camera.

Sig. Alberto Pesson, ingegnere in capo dei ponti e strade, segretario della Commissione; sig. Eugenio Ménard, capo del Gabinetto del sotto-segretario di Stato dei lavori pubblici, segretario-aggiunto.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Come già è noto, il 9 corrente, durante la straordinaria piena degli scorsi giorni, veniva rovesciata la prima pila, verso Modena, del ponte sul Po a Borgoforte. Già da alcuni giorni gl'ingegneri della linea avevano osservato che i rulli mobili, sui quali poggia la travata del ponte, eransi inclinati assai più di quanto poteva corrispondere al movimento dovuto alla dilatazione: ed avevano anche notato che l'inclinazione dei rulli stessi andava crescendo. Per misura di precauzione, col giorno 8 era stato sospeso il transito dei treni, e si effettuava il trasbordo dei viaggiatori; ed alla mattina del 9 seguente, mentre appunto si effettuava il trasbordo dei viaggiatori del treno 222, la pila veniva rovesciata nella direzione longitudinale del ponte, scomparendo nel fiume. La travata che, per il rovesciamento della pila, veniva ad avere una portata di 120 metri, subì una leggera inflessione, manifestandosi anche qualche leggero guasto e deformazione nelle sbarre del traliccio. Le pile di quel ponte hanno una base formata da un rettangolo terminato da due semicerchi: nel senso longitudinale del ponte hanno una larghezza di m. 3.30, e nel senso trasversale una lunghezza di m. 9. L'altezza complessiva della pila rovesciata e di tutte le altre essendo di m. 30 circa, non riesce difficile spiegare l'avvenuto, pensando all'urto continuo dell'enorme massa d'acqua che premeva contro la pila, la quale, terminata da rulli mobilissimi, poteva quasi venire considerata come libera, rispetto alla travata che su di essa poggiava.

Il ponte sul Po a Borgoforte veniva costrutto negli anni 1873 e 74: il 17 giugno 1874 se ne effettuavano le prove di resistenza, e subito dopo veniva aperto al transito dei treni. Il relativo progetto, redatto dall'ingegnere Mauguin della Casa Joret e Comp., veniva dalla Società concessionaria della Modena-Mantova presentato nel 1872 all'approvazione ministeriale, a termini della Convenzione del novembre 1870 per l'esercizio di quella linea. — La profondità minima delle spalle, come quella delle sei pile, fu portata a m. 18 sotto le magre, attraversando, a sei metri superiormente al limite delle fondazioni, uno strato d'argilla, dello spessore di circa m. 1.50, venendo quindi a trovarsi in uno strato di pura sabbia.

In questi giorni, l'Amministrazione delle Ferrovie dell' Alta Italia ha stipulato un contratto coll' Impresa industriale italiana di Napoli per la costruzione di due cavalletti provvisorii a sostegno della travata, nonchè per il sollevamento della travata stessa: ed alla Impresa medesima sarà probabilmente affidata anche la ricostruzione definitiva della pila.

Da ieri è stato ristabilito il passaggio dei treni sul ponte del Brenta presso Padova, togliendosi così la sola interruzione che ancora esistesse sulla linea Milano-Venezia.

Oggi hanno luogo le prove di resistenza del ponte sul Ticino a Sesto-Calende.

Questo manufatto, costrutto dall'Impresa industriale italiana per la ferrovia Novara-Pino, sopra progetto e tipi forniti dalla Direzione dei lavori di Arona, è a tre luci ed a due binarii, e deve servire al doppio uso della ferrovia e della strada carrettiera del Sempione.

Esso comprende la maggior luce di ponte che esista in Italia, e sarà certo uno dei più importanti d'Europa. Difatti, la sua campata centrale misura m. 99 da asse ad asse delle pile, ed 80 le due laterali. Una luce così ampia ha costretto a dare alla travatura delle dimensioni assai ragguardevoli: basti il dire che le travi principali sono alte m. 11.

Per fare le prove di resistenza, era necessario raggiungere un carico, a metro corrente di ponte, di 8,000 chilogrammi pei due binarii. Occorse perciò raccogliere 16 locomotive e 16 carri a bilico accoppiati, carichi di rotaie. Delle 16 locomotive, quattro sono di quinta categoria, così dette di montagna, vale a dire delle più pesanti che sieno in esercizio sulle Ferrovie dell'Alta Italia, e pesano ciascuna, col rispettivo *tender*, 77,300 chilogrammi: le altre 12 sono tutte di quarta categoria, e pesano ciascuna, sempre

col *tender* rispettivo, 63,000 chilogrammi. I carri a bilico accoppiati e carichi di rotaie pesano 15,000 chilogrammi ciascuno.

Con queste locomotive e carri si viene ad avere un peso complessivo di 1,053,000 chilogrammi. Tutto questo materiale viene distribuito in quattro treni, i quali, disposti sopra ogni singola luce nella disposizione più sfavorevole per la travata, dànno un massimo carico di 9,400 chilogrammi a metro corrente. Vi ha quindi un'eccedenza di 1,400 m. sul carico prescritto pei due binarii.

Trattandosi d'una travata così importante, si adoperano in queste prove varii apparecchi di diverso tipo, alcuni dei quali fatti costruire appositamente dalla Direzione dei lavori della Novara-Pino.

Si adopreranno innanzi tutto 25 micrometri moltiplicatori dell'ingegnere Castigliano, i quali, com'è noto, dànno gli sforzi effettivi che subiscono le diverse parti delle travature, misurandone gli allargamenti od accorciamenti.

Verranno pure applicati i biffini ordinarii a *coulisse* per misurare le freccie d'inflessione delle travature. Siccome però questo sistema di biffini va soggetto ad alcuni inconvenienti, così si è pensato di far costruire degli apparecchi speciali, mediante i quali si fa scrivere dalla trave stessa sopra una tavoletta tutti i movimenti ch'essa subisce. In alcuni la tavoletta è fissa, e la trave vi traccia, mediante una matita, i suoi movimenti, tanto orizzontali che verticali. In altri la carta, su cui si tracciano le inflessioni verticali della trave, si muove in piano normale alla matita, e s'ottiene così un vero diagramma degli abbassamenti, che la trave subisce sotto l'azione del carro mobile.

Ci riserviamo d dare con qualche dettaglio i risultati di queste prove.

Domani 19, dopo le suddette prove ufficiali, il prof. Pio De Chicchi di Padova, farà, con apparecchi di sua invenzione, altri esperimenti a scopo scientifico.

— Al momento di chiudere il giornale, riceviamo dal nostro solito corrispondente del Lago Maggiore il seguente telegramma:

« Le prove di stabilità del ponte sul Ticino si compirono oggi con splendido risultato, avendo dimostrato gli effetti dei ripetuti carichi, preveduti a peso morto ed a corsa veloce, l'eccellenza dei calcoli del progetto e la perfettissima esecuzione del lavoro. Vi assistettero, oltre al personale della Direzione della linea e dell'Impresa, funzionarii superiori dell'Amministrazione dell'Alta Italia, moltissimi ingegneri, i rappresentanti della brigata Ferrovieri e del Genio militare, spiccate notabilità, fra le quali l'on. Cairoli e famiglia, nonchè numerosi accorrenti dalle vicine località. L'Impresa industriale festeggia la sanzione del lavoro, raccogliendo a refezione gl'intervenuti ».

><

Abbiamo da Genova che la 2ª asta, tenutasi ieri presso quella Prefettura per l'appalto della costruzione della Succursale dei Giovi, rimase deserta come la 1ª, non essendosi punto mutate le condizioni fissate dal Governo per l'asta medesima.

><

Veniamo informati che i lavori, che si eseguiscono a cura dell'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia per la nuova galleria di San Lazzaro, presso Genova (la quale deve servire per le comunicazioni fra Sampierdarena e la nuova Stazione marittima di Genova), procedono alquanto lentamente, a causa delle difficoltà che presenta lo scavo, ora massimamente che devesi lavorare sotto l'Ospedale militare.

Lo scavo in piccola sezione trovasi eseguito per circa 230 m.

><

Anche in quest'anno, come in quelli scorsi, la Compagnia della ferrovia Parigi-Lione-Mediterraneo attiverà nella prossima stagione invernale dei treni direttissimi fra Parigi, Marsiglia e Ventimiglia. In conseguenza di ciò, l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia ha proposto al Ministero dei lavori pubblici di dare al treno n. 28 da Genova a Ventimiglia lo stesso orario che aveva nello scorso inverno, stabilendone cioè la partenza alle ore 7 ant. e l'arrivo a Ventimiglia alle 11.10 pure ant.

Colla detta proposta, l'Amministrazione medesima giudicò pure opportuno di sottoporre all'approvazione superiore la istituzione di due nuovi treni, uno di andata e l'altro di ritorno, fra S. Remo e Ventimiglia.

><

L'Amministrazione delle Strade ferrate Romane ha presentato alla superiore approvazione il progetto per modificazioni ed aggiunte ai binarii della Stazione di Passignano, lungo la linea da Terontola a Foligno.

><

Ci scrivono da Lucca, informandoci sullo stato di avanzamento della grande galleria dei Ceracci, lungo la linea ferroviaria da Lucca a Viareggio. L'avanzamento della detta galleria in piccola sezione aveva raggiunto, alla fine di settembre p. p. m. 6.80, ed in grande sezione m. 360. — La galleria dei Ceracci è lunga m. 1,854, ed i lavori relativi sono affidati alla Impresa Saccorotti.

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici, nell'adunanza del 14 corrente, ha stimato preferibile il tracciato basso con galleria più lunga, proposto pel valico dell'Appennino fra Val di Serchio e Val di Secchia, per una ferrovia da Modena a Lucca; ed ha opinato che il progetto debba essere rimesso all'Autorità militare acciò si pronunzi sull'applicabilità per l'esecuzione degli studii definitivi, dell'art. 10 della legge 5 luglio p. p. sulle ferrovie.

Il progetto del valico della Modena-Lucca, abbassando il punto supremo, e collegando due valli larghe e non troppo accidentate, renderebbe la linea stessa assai più corta di quanto fosse proposto nei progetti precedenti, e così con vantaggio di 45 chilometri fra Modena e Lucca, sulla via di Bologna e Pistoia: vantaggio assai apprezzabile specialmente pei rapporti di Livorno coll'Emilia.

Come abbiamo detto nel *Monitore* della scorsa settimana, il progetto della ferrovia di cui sopra fu redatto dall'ingegnere Pacini di Lucca: è corredato da uno studio geologico dell'ing. Zaccagna, confermato dal comm. Giordano, ispettore delle Miniere, da cui risulta accertata con misure diligentissime, dirette in massima magra eccezionale (quale fu nell'agosto ultimo scorso), una quantità di acqua di circa 500 litri al secondo per ciascun imbocco, utilizzabile con caduta illimitata per forza motrice.

><

La Compagnia Reale delle Strade ferrate Sarde ha fatto studiare un progetto di massima per una ferrovia a scartamento ridotto (m. 0,95) da Nuoro ad Orosei.

Secondo quel progetto, la nuova linea avrebbe la lunghezza di m. 56,200, e nel suo percorso avvicinerebbe le seguenti località, per le quali sarebbero progettate apposite Stazioni: Nuoro, Orgosolo, Oliena, Dorgali, Galtelli-Loculi ed Irgoli, Onifai ed Orosei.

La spesa preventivata per la costruzione della linea e per la provvista dell' occorrente materiale mobile sarebbe di L. 7,300,000: locchè corrisponderebbe ad una spesa media di L. 130,000 per chilometro.

Per quasi tre quarti della lunghezza totale, il tracciato sarebbe in rettilineo (cioè per m. 41,000), e per m. 15,200 in curva, con un raggio minimo di m. 80.

Nell' altimetria della linea sarebbe proposta la pendenza massima da 41 a 50 per mille sopra 7,600 m.; da 31 a 40 sopra 6,700; da 21 a 30 sopra 6,900; da 11 a 20 sopra 6,200 m; e la minima fino a 10 sopra m. 28,800.

Il progetto in discorso prevede la costruzione di 4 opere d'arte principali, di luce superiore ai 10 m., e 220 opere minori con luce da 0.60 a 10 m.

Le opere principali sono:

Un ponte in ferro a tre luci, di 20 m. cadauna, sul rio Sologo:

Due ponti a travata metallica sul Cedrino, il primo di 20 m. di apertura, ed il 2° di m. 16:

Un ponte in muratura a due luci, di m. 12 cadauna, sul rio Oliena.

Oltre alle predette opere sarebbero preventivate: 30 case cantoniere e 2 casotti da guardiano.

><

L'Amministrazione delle Strade ferrate Romane ha stipulato colla «Società di Bochum per la coltivazione delle miniere e la fabbricazione dell' acciaio fuso», rappresentata dal sig. comm. conte di Dienheim Brochocki, ingegnere a Firenze, il contratto per la provvista di 600 tonnellate di rotaie d'acciaio fuso da consegnarsi nel primo trimestre a Livorno.

><

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 9 al 14 corr.:

Furono, tra gli altri, approvati i progetti riflettenti:

La costruzione di un ponte definitivo a travata metallica sul fiume Pescara, presso Manoppello, lungo la ferrovia Pescara-Aquila;

Lo stabilimento di un rifornitore e relativa condotta di acqua alla Stazione di Matrice, lungo la ferrovia Termoli-Campobasso;

L'impianto di binarii e piattaforme sul ponte sporgente di S. Teodoro nella Stazione marittima di Genova;

L'esercizio di una *tramvia* a vapore da Biandrate per Novara, Galliate e Trecate a Vigevano, nelle provincie di Novara e di Pavia;

Le riparazioni occorrenti al ponte in legno sull'Adige in Legnago, provincia di Verona, lungo la strada nazionale Padovana;

E la costruzione del tronco della strada provinciale di 2ª serie Mormanno-Papasidero-Scalea, compreso fra la Sella di Colle Trodo e Papasidera, in provincia di Cosenza.

Furono pure approvati i cottimi conchiusi di urgenza:

Pel chiudimento della rotta e dei varchi apertisi per l'avvenuto squarciamento dell' argine destro di Brenta a Limena, in provincia di Padova;

Per la ricostruzione e prolungamento del distrutto argine detto Sperone di Roncadelle allo Stabiuzzo sulla sinistra di Piave, in Comune di Ormelle, provincia di Treviso;

Per la interclusione della rotta avvenuta a destra di Adige, a monte della fortezza di Legnago, in provincia di Verona;

E per la interclusione provvisoria della recente rotta del Guà a Sarego, in provincia di Vicenza, per la chiusura di quelle di Zinzella e di Bagnolo, e per altre urgenti riparazioni agli argini del detto fiume.

Furono poi approvati in massima:

Un progetto per l'apertura di un foro attraverso il Molo Angioino in Napoli, per far comunicare le acque del porto militare con quelle del porto mercantile;

Ed un progetto di ferrovia da Iseo per Pisogne e Breno ad Edolo.

><

Il Consiglio di Stato, in sua recente adunanza, ha approvato lo schema di transazione convenuta fra l' Amministrazione delle strade ferrate dell'Alta Italia e la Ditta Barlato-Somazzi, relativamente alla liquidazione finale dei lavori eseguiti dalla Ditta medesima lungo le dette ferrovie.

Il Consiglio medesimo ha ritenuto che possano approvarsi ed eseguirsi d'urgenza, mediante appalto a trattative private, i lavori di consolidamento della ferrovia Eboli-Potenza nella traversata del vallone Braida, lavori preventivati dell'importo di L. 50,000 circa.

><

Ci scrivono da Milano:

Dal Consiglio d'amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia furono ultimamente prese, fra altre, le seguenti deliberazioni:

Approvò il preventivo di L. 94,176.90 per la trasformazione di ceppi scorrevoli nelle vetture con freno in ferro ed in quelle con freno in legno, non escluse dai convogli diretti;

Idem il fabbisogno per acquisto dai F. Fogliano di 1000 ceppi di ferro per freni delle locomotive (importo L 8,455);

Idem il fabbisogno per acquisto di 570,000 traverse di quercia rovere, modello 2 (importo L. 2,495,000);

Idem di 60,000 traverse di quercia rovere, modello 3 (importo L. 222,000);

Idem il preventivo della spesa di L. 5,000 per aggiunta e trasposizione di scambi nella Stazione di Pavia per facilitare l'esercizio delle nuove linee per Broni e per Garlasco;

Idem i preventivi di spesa per la ricostruzione delle pile dei ponti sul torrente Sansobbia presso Savona (L. 45,000) e sul fiume Tanaro presso Asti (L. 40,000);

Idem il preventivo della spesa di L. 2,800 per sostituzione di una bilancia a ponte nella Stazione di Pinerolo.

Idem di L. 1,420 per chiusura di passi abusivi sulla linea Cremona Mantova.

Autorizzò la riduzione in atto regolare dello schema di Convenzione colla Società anonima dell'acqua potabile in Torino per diramazione d'acqua per uso delle Officine di Torino P. S.

><

Il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie Romane, nella sua seduta del 16 corrente prendeva, fra le altre, le seguenti più importanti deliberazioni:

1° Ratificava la Convenzione stipulata coi Ministeri della guerra e della marina pei trasporti militari.

2° Autorizzava i lavori seguenti:

a) Restauro del ponte sul Rio Galera (linea di Fiumicino);

b) Impianto di nuovi binarii pel Servizio della trazione a Foligno;

c) Riduzione e restauro di locali alla Stazione di S. Giovanni.

3 Approvava l'acquisto dei seguenti materiali occorrenti all'esercizio, cioè: traverse pel mantenimento delle linee nell'anno 1883, carboni in pani, biacca, stoppa, olio di lino e ghiaia.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Ascoli-San Benedetto. — Alle ore 10 antim. dell'8 novembre p. v., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Ascoli Piceno, si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Ascoli-San Benedetto, compreso fra i chilometri 18 e 27 + 900, della lunghezza di m. 9,900 (escluse le espropriazioni stabili, le travate metalliche e l'armamento), per la presunta somma di L. 865,000.

I lavori dovranno essere intrapresi a misura che se ne farà la regolare consegna, ed essere condotti con la necessaria attività perchè l'apertura del tronco all' esercizio possa essere fatta entro mesi 16 dal giorno in cui la consegna avrà avuto principio. I lavori di completamento, di finimento, accessorii, e quelli di manutenzione obbligatoria a carico dell'Impresa, dovranno essere ultimati, in uno con la relativa liquidazione finale ed in istato di collaudo, entro mesi 24 successivi all'apertura del tronco all'esercizio.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versatu in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 43,300 ed in L. 86,500 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia Novara-Gallarate-Como. — La ferrovia Novara-Gallarate-Como, secondo il progetto redatto dalla *Società generale per le Ferrovie complementari*, e testè approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, partendo da Novara tocca gli abitati di Pernate e Galliate, passa il Ticino presso Turbigo sul nuovo ponte provinciale, di cui si sta per intraprendere la costruzione. volge quindi a Castana; e dopo di avere traversato i Comuni di Lonate Pozzolo e Samarate, raggiunge al chilom. 30 Gallarate, ove traversa le ferrovie dello Stato Milano-Gallarate-Varese, spingendo un binario fino nell'attuale Stazione dell' Alta Italia.

Da Gallarate la via ferrata volge a Cassano-Magnago, quindi a Cairate, traversa l'Olona con un viadotto di 167 metri di luce e dell'altezza di 135 metri, passa il piano di Lonate-Ceppino, e raggiunge la Stazione di Tradate, comune con la linea di Saronno-Malnate-Varese, la cui concessione appartiene alla stessa *Società per le Ferrovie complementari*.

Da Tradate la linea piega verso Abbiate Guazzone. tocca Appiano, e giunge finalmente a Caccivio al chilometro 52, ove s'innesta con la strada ferrata proveniente da Laveno, parimenti conceduta alle *Ferrovie complementari*, con la quale ha comune l'ulteriore percorso di oltre 11 chilometri sino a Como, passando per Camerlata.

Le pendenze dell'intera linea non oltrepassano il 20 per mille, le curve non hanno raggio inferiore a metri 300. Il preventivo ammonta a 4,200,000 lire materiale mobile non compreso.

La linea in progetto abbrevia grandemente le distanze da Novara a Como, e da Novara a Gallarate e Varese. L'abbreviazione è, infatti, di 33 chilometri circa in meno degli attuali 97 o 63 o 82 che corrono rispettivamente fra Novara e Como, Gallarate o Varese.

Ferrovia Ponte S. Pietro-Seregno. — Togliamo dalla *Gazzetta Provinciale* di Bergamo:

La Camera di commercio ha inoltrato da qualche giorno vive istanze al Ministero dei lavori pubblici, perchè sia sollecitata la costruzione della linea Ponte San Pietro-Seregno, urgendo, per gli interessi industriali e commerciali della provincia, che essa sia a contatto immediato delle più celeri ed estese comunicazioni; ed al suo ricorso la Camera ha scelto l'appoggio del Ministero e della R. Prefettura.

Ferrovia Roma-Venezia. — Un telegramma da Roma, 14, alla *Nazione*, reca:

Nel mese venturo saranno incominciati i lavori della ferrovia diretta tra Roma e Venezia per Ferrara, Ravenna e Urbino, che abbrevierà la distanza fra i capiluoghi di cinque ore. —

Noi crediamo affatto prematura tale notizia, mancando tuttora la presentazione ed approvazione del progetto dettagliato.

Ferrovie dell' Alta Italia. — La Direzione dell'esercizio annuncia che, nell'intento di facilitare la tassazione dei bagagli a tariffa militare, venne predisposto un apposito *Prontuario*, contenente i prezzi progressivi da 1 a 1000 chilometri, e per frazioni indivisibili di 10 in 10 chilogrammi fino a 100, il quale *Prontuario* verrà spedito a tutte le Stazioni della Rete.

Per servirsi di tale *Prontuario*, ogni Stazione dovrà anzitutto determinare la distanza che la separa da quella destinataria, e quindi rilevare il prezzo rispettivamente indicato nelle colonne da 10 a 100 chilogrammi per la corrispondente distanza, arrotondando in *cinque centesimi* le frazioni minori.

Per le spedizioni di peso superiore ai 100 chilogrammi, la tassa sarà computata in base al prezzo per 100 chilogrammi.

— La detta Direzione dell' esercizio partecipa che, in seguito ad accordi intervenuti fra queste e le Ferrovie austro-germaniche, i trasporti da o per le Stazioni boeme, per le quali nella relativa tariffa del servizio diretto italo-boemo, edizione luglio 1881, è normalmente prescritto l'instradamonto via Peri, dovranno, durante l'interruzione della linea dol Brennero, essere avviati eccezionalmente per Pontebba.

I suddetti trasporti, instradati in via eccezionale per Pontebba, saranno tassati, tanto per la percorrenza italiana, quanto per quella estera, coi prezzi normali via Peri indicati nella tariffa suddetta, come se la spedizione avesse luogo realmente per la via di Peri prescritta in essa tariffa.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo — Leggesi nella *Gazzetta Ticinese*, dell' 11 corrente:

Il giorno 9 corrente, sulla linea Bellinzona-Magadino, in occasione del treno espresso che trasportava la Società degli antichi allievi del Politecnico federale, vennero fatti diversi esperimenti d'arresto dei treni in caso d' allarme, mediante freni automatici ad aria compressa. I risultati ottenuti furono i seguenti: Il convoglio, lanciato ad una velocità dei treni diretti (40 chilometri all'ora), venne arrestato, nei diversi esperimenti, nello spazio da 15 a 22 minuti socondi e sopra un percorso variante da 150 a 250 metri circa.

L'arresto del convoglio si ottenne sempre insensibilmente, senza forti scosse e con graduale diminuzione di velocità; per cui si può calcolare che, in caso di imminente pericolo, già dopo dieci secondi i passeggeri potrebbero saltare dal convoglio senza grave inconveniente.

Uno però dei principali vantaggi di questo nuovo sistema di freni automatici consiste in ciò, che tutti i freni sono messi in azione dal macchinista stesso del convoglio, senza bisogno che il personale di servizio corra ai freni parziali delle vetture, e senza segnali: il che costituisce un nuovo risparmio di tempo in caso di bisogno.

Tunnel della Manica. — Il nuovo *Libro belu* contiene un rapporto della Commissione presieduta dall'on.

Alison, la quale era stata incaricata di fare un'inchiesta sulla questione del *tunnel* della Manica.

Le conclusioni del rapporto indicano le misure di precauzione richieste pel *tunnel*, quali le fortezze, le mine per fare, in caso di bisogno, saltare il *tunnel*, i ponti levatoi, ecc. Ma tutte queste precauzioni potrebbero essere rese inutili nel caso di invasione per sorpresa; è per questo che il *tunnel* è condannato. Il rapporto contiene lunghe osservazioni del generale Wolseley, molto ostili al progetto, e del duca di Cambridge, il quale dichiara che le fortezze, la cui costruzione è giudicata necessaria, richiederebbero una spesa di 75 milioni di franchi. Il duca di Cambridge invita i partigiani del *tunnel* a procurarsi questa somma, prima di procedere ai lavori.

Il *Times*, che sempre si oppose al *tunnel*, dichiara che il rapporto della Commissione tronca ogni discussione.

Ferrovia di Tunisi. — Telegrafano al *Corriere della sera* da Tunisi, 14:

Stassera partono per Roma il direttore e l'amministratore della ferrovia Rubattino da Tunisi alla Goletta. Vuolsi che siano stati chiamati a Roma per essere consultati nelle trattative, che sarebbero pendenti per la vendita di detta ferrovia alla Francia. Agenti francesi avrebbero già offerto undici milioni di franchi per assicurare il traffico del futuro porto di Tunisi.

Ferrovie austriache. — Tra le molte concessioni, specialmente negli ultimi tempi, di ferrovie locali austriache, merita di essere menzionata, a titolo di curiosità, la concessione ottenuta dalla Ferrovia del Sud (*Südbahn*). Trattasi di una ferrovia elettrica a binario ristretto, che partirà dalla Stazione, da essa posseduta a Mödling, traversando questa città, e per Klausen diretta a Vorderbrühl. Questa linea avrà uno sviluppo di 3 chil. circa.

Ferrovie in Russia. — La Società delle strade ferrate transcaucasee sarà in misura di aprire alla circolazione, dal principio del 1883 in poi, tutta la linea fra Bakou e Batoum. È questo, diceva recentemente la *Cote européenne*, un avvenimento, la cui importanza passa quasi inosservata; eppure, dopo l'apertura dell'istmo di Suez, non v'ebbe alcun fatto d'interesse generale, che abbia la medesima grandezza. Ne risulteranno dei fenomeni commerciali, che influiranno sul commercio dell'Europa e su quello dell'America, coll'apparizione dei prodotti delle regioni caucase e della Persia sui loro mercati.

— In seguito al disastro, di cui la linea Mosca-Kursk è stata recentemente il teatro, gli azionisti si sono riuniti in assemblea generale straordinaria. Dal rapporto presentato all'assemblea dal Consiglio d'amministrazione risulta che quella catastrofe richiese fin d'ora una spesa di più di 419,000 rubli, senza contare una perdita certa di circa 128,000 rubli, dipendente dalla interruzione dell'esercizio. Una Commissione venne istituita dalla Compagnia per esaminare i reclami dei viaggiatori, che si trovavano nel convoglio.

L'Assemblea generale approvò tutte le misure prese dall'Amministrazione; e deliberò che, salve le spese di costruzione, le quali saranno coperte coi fondi di riserva, tutte le altre spese occasionate dalla catastrofe saranno portate a carico dell'esercizio.

Frattanto la Compagnia è stata costretta a far costruire una ferrovia provvisoria, che costò 20,372 rubli; ed ha pure dovuto, in attesa del ristauro del binario tra Teheren e Bastyjewo, far costruire un rilevato che assorbirà una spesa di 60,000 rubli. La rinnovazione del materiale mobile, distrutto dal disastro, richiederà inoltre una spesa di 35,000 rubli.

Ferrovie spagnuole — Il viaggio che il Re doveva fare per assistere all'inaugurazione della ferrovia dei Pirenei a Huesca, è rimesso al 19 corrente.

I rappresentanti delle province catalane trovarono cordiali accoglienze presso il presidente del Consiglio, che promise loro di spingere attivamente lo studio e la presentazione alle Cortes del progetto di ferrovia pirenea per Noguera Pallares verso il dipartimento dell'Ariege, al quale i Catalani del littorale mediterraneo ci tengono, naturalmente, più che al tracciato per Canfranc.

— A conferma di quanto abbiamo riferito nel numero precedente (dice il *Monit. des inter. matér.)*, l'offerta della Compagnia aragonese (per la traversata di Caufranc) porta bensì una riduzione del 12 per 0[0 sulla perizia redatta dagli ingegneri dello Stato, ma l'offerente, come del resto qualunque altro, non ha presentato alcun ribasso sull'ammontare della sovvenzione da pagarsi dallo Stato per la costruzione della linea.

Si attribuisce questo risultato negativo alla clausola sospensiva, cioè che la linea non sarà costruita, se non dopo accordo col Governo francese sul prolungamento della linea stessa in Francia, accordo che non è punto certo.

Ferrovie dell'Argentina. — Scrivono da Buenos Ayres, 7 settembre, al *Commercio di Genova:*

I progressi ferroviarii nella Repubblica sono incessanti, e gli altri lavori di utilità pubblica si spingono innanzi alacremente.

Abbiamo testè avuto l'inaugurazione di un nuovo tronco di ferrovia da Arrecifes a Pergamino (43 chil.), mentre ferve l'opera pel prolungamento delle grandi linee nazionali Andina e Nord, e sono ultimati gli studii di quella dall'Azul a Bahia Blanca, e si lavora per estendere quella dell'Ovest in varie direzioni.

Un nuovo segno di progresso materiale irrecusabile ce lo dà l'inaugurazione, annunziata per dopodomani, dei lavori di un tronco ferroviario tra la Colonia *Candelaria* e la città di Rosario di S.ª Fè.

È questa la prima strada ferrata che si costruisce nell'Argentina con capitali propri del paese.

N'è iniziatore e impresario il sig. Carlo Casado, proprietario della Colonia anzidetta, che fu fondata nel 1870, e che ora occupa dieci leghe quadrate di terreno ottimamente coltivato, e conta circa 1300 abitanti, per due terze parti italiani.

— Leggesi poi nel *Journal des inter. matér.*:

Col titolo di *Buenos-Ayres-Pacifique*, esiste una linea di 500 chil., il cui capitale si emette in questo momento in Inghilterra. Questa linea fa parte d'un grandioso progetto, che comprende una ferrovia di 1,400 chil., la quale deve collegare direttamente Buenos-Ayres con Valparaiso. I lavori di costruzione non oltrepassano attualmente Mendoza; ma da parecchio tempo gli studii sono spinti attivamente. Al principio dell'anno corrente, l'ingegnere della provincia di Tucuman venne particolarmente incaricato di studiare il tracciato da questa città, per la Cordigliera, sino ad uno dei punti vicini della frontiera chilena.

Disastro in Francia. — Una orribile disgrazia è accaduta la mattina del 13 corrente sulla ferrovia Parigi-Lione presso Meursant. Alcuni operaj stavano riparando la via ascendente, quando videro giungere un treno merci; subito si ritrassero dalla parte opposta, e non appena furono passati gli ultimi vagoni, ripresero il lavoro. Uno di loro trovavasi già sulla via discendente, quando scorse la locomotiva di un treno viaggiatori spuntare a tutta velocità. Egli fece per voltarsi e fermare i camerata che gli correvano dietro, ma questi, che non avevano osservato il repentino suo movimento, lo urtarono violentemente, gittandolo a terra e cascandogli addosso I tre disgraziati, malgrado ogni sforzo, non riuscirono ad alzarsi prima dell'arrivo del treno, che passò sui loro corpi. I cadaveri rimasero orribilmente mutilati; brani di carne, attaccati alle ruote, sono stati trascinati per parecchi metri: le tre vittime erano irreconoscibili.

Disastro in America — Il *Progresso Italo-Americano* ha da Lanchaster, Ky., 25 settembre:

Ieri mattina, mentre il primo di tre treni speciali contenenti il Circo dei fratelli Bell, proveniente da Richmond, percorreva la curva di 300 metri a Point Lick, un carro, non si sa ancora come, uscì dalle rotaie, e rotolò giù dall'argine, seguìto da altri quindici vagoni.

Questi carri erano pieni dai bagagli della Compagnia; in uno stava la gabbia di una tigre.

La scena fu spaventevole. Tre uomini rimasero uccisi

sul colpo, tre riportarono ferite mortali, e 7 od 8 altri ebbero delle lesioni gravissime. Due degli uccisi erano impiegati nel Circo.

La gabbia contenente la belva s'aperse nella caduta, e la tigre balzò fuori, spaventando quelli che avevano salvata la vita. Ma fortunatamente il suo guardiano la chiamò, ed essa rientrò quietamente nella gabbia, che fu tosto richiusa.

La macchina, coi primi tre carri rimasti sulle rotaie, si affrettò verso la prima Stazione, dalla quale telegrafò a Lanchaster, chiamando medici e becchini. Venne subito gente, ed alle 5 di questa sera la strada era già riparata. I morti ed i feriti furono trasportati all'Ospedale di Lancaster. La causa esatta del disastro ignorasi ancora.

Notizie Diverse

Nuova Borsa in Roma — Il 15 corr. ebbe luogo l'annunciata inaugurazione della nuova Borsa nel palazzo in Piazza di Pietra.

Intervennero alla solenne cerimonia gli on. Ministri delle finanze, dei lavori pubblici, dell'agricoltura e commercio, di grazia e giustizia, dell'istruzione pubblica e della guerra.

Assistevano pure: il prefetto della provincia, gli assessori municipali Trocchi e Seismit-Doda, l'intiero Consiglio della Camera di commercio, il comm. Talongo governatore della Banca Romana, il comm. Cuciniello direttore del Banco di Napoli, il sig. Enrico Maraini direttore della Banca Italiana, il senatore Allievi direttore della Banca Generale, il comm. Mirone commissario centrale per le Banche; e moltissimi altri rappresentanti del ceto bancario, industriale e commerciale, e della stampa.

L'inaugurazione ebbe luogo nel massimo salone con tre discorsi: uno dell'on. Trocchi, presidente delle Camera di commercio e delle Stanze di compensazione, uno dei ministro Berti, l'ultimo del ministro Magliani. Tutti e tre questi discorsi, inspirati ad augurare che l'avvenire economico del paese nostro abbia a raggiungere il massimo grado di floridezza, furono assai applauditi.

Il riattamento del palazzo si deve all'architetto Vespignani. Il preventivo della spesa era di L. 240,000, che mercè le aste, erasi ridotto a 190,000; ma a quest'ora si sono già sorpassate L. 800,000, spesa che la Camera di commercio ha dovuto ripartire in parecchi anni avvenire.

Il ministro Baccarini, accompagnato da alcuni membri del Consiglio della Camera di commercio, visitò tutti gli ambienti dell'edificio, e lodò la bellissima scala, i marmorei pavimenti, la lussureggiante aula del Consiglio, e la bella e grandiosa tettoia a cristalli, che convertì il cortile in uno splendido salone.

Non tutto è da lodare (dice la *Riforma*) nel riattamento del palazzo, specie per quanto riguarda alle decorazioni; ma l'insieme è imponente, e tale che nessun' altra città d'Italia può vantare migliore.

Dogana centrale di Milano. — La *Gazz. Uff.* del 12 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 18 settembre p. p., preceduto dalla seguente Relazione fatta a S. M. dal Ministro delle finanze, *interim* del tesoro:

« Il fondo di L. 676,183, accordato colla legge 18 luglio 1878, n. 4457, per la costruzione di una nuova Dogana in Milano, riuscì insufficiente a far fronte a tutte le spese occorse, specialmente per l'occupazione, che si rese necessaria, di aree e fabbricati pel raccordamento di tale edifizio colla Ferrovia.

« Farà d'uopo perciò presentare, a suo tempo, al Parlamento un disegno di legge per chiedere l'ulteriore fondo, che sarà indispensabile; ma intanto non sarebbe possibile ritardare il pagamento di una somma di L. 85,000 per lavori compiuti e collaudati, mentre non si ha più disponibile, sull'assegno all'uopo concesso, che una rimanenza di L. 55,000.

« Manifestandosi quindi l'assoluta necessità di provvedere, nell'interesse dell'Amministrazione, al pagamento di detta somma di L. 85,000, il Consiglio dei Ministri deliberò che si avesse a prelevare la mancante somma di L. 30,000 dal fondo per le *Spese impreviste*, valendosi della facoltà consentita dall'art. 32 della legge di contabilità generale.

« Ed a tale effetto il riferente si onora rassegnare alla sanzione della M. V. il seguente decreto autorizzante il prelevamento in parola ».

(Segue il R. Decreto, controfirmato dai ministri Magliani e Zanardelli).

Concorso per lavori all'Adige. — Il Consiglio comunale di Verona ha deliberato di aprire un concorso per la presentazione di un progetto di massima tendente alla sistemazione degli argini del tronco urbano e suburbano dell'Adige, nonchè delle gallerie di scolo delle case e delle strade della città e dell'immediato suburbio, allo scopo di riparare la città stessa dall'inondazione del fiume

Ha deliberato del pari di corrispondere all'autore del progetto che sarà scelto un compenso di L. 6,000, e di L. 2,000 a ciascuno degli autori dei due progetti che, per bontà assoluta, fossero giudicati migliori dopo quello prescelto.

L'avviso contenente le condizioni del concorso e l'indicazione del giorno in cui scade il termine utile per la presentazione dei progetti, sarà pubblicato, appena la deliberazione suddetta avrà ottenuto la necessaria approvazione.

Infrattanto però si reca a pubblica notizia la cosa, perchè gl'ingegneri, che desiderassero accingersi a quello studio, possano senz'altro intraprenderlo; ed a loro norma si avverte che tutti i dati posseduti dal Comune potranno, nelle ore d'ufficio, essere esaminati.

Biglietti di circolazione pei deputati. — Il Ministero dell'interno ha pubblicato il seguente avviso:

Per l'avvenuto scioglimento della Camera dei deputati, cessano con tutto il giorno 25 corrente mese di essere validi i biglietti di circolazione sulle ferrovie e sui piroscafi postali, di cui sono provvisti i signori deputati. restando però ancora validi quelli dei signori senatori, sino a che siano allestiti i nuovi libretti per la XV Legislatura.

Agli onorevoli deputati di nuova elezione, non ancora provveduti dei libretti o scontrino per viaggiare sulle ferrovie e sui piroscafi postali, sarà consegnato dalle Stazioni un biglietto ordinario da viaggiatore in 1ª classe fino a Roma, dietro consegna di un certificato di elezione rilasciato dal presidente del Collegio elettorale, ovvero dal Prefetto o Sottoprefetto di qualunque provincia o circondario del Regno.

I signori deputati, che non intendessero di compiere di un tratto l'intiera corsa fino a Roma, e che desiderassero invece di fermarsi in qualunque delle Stazioni intermedie, dovranno provvedersi di tanti certificati, quante sono le fermate che intendono di fare, onde consegnarli alle Stazioni per ricevere i biglietti per la prosecuzione del viaggio.

Qualora i signori deputati dovessero compiere il loro viaggio parte in ferrovia e parte sui piroscafi postali, dovranno provvedersi di due distinti certificati.

Viaggi degli elettori politici. — Lo stesso Ministero dell'interno annuncia che, in seguito ad accordi presi dal Ministero dei lavori pubblici con le Amministrazioni ferroviarie del Regno e con la Società di navigazione generale italiana, si sono portate alcune modificazioni alle norme ed avvertenze pei viaggi degli elettori politici già in vigore, e che vengono perciò ripubblicate nella *Gazz. Uff.* del 9 corrente.

Ufficii telegrafici. — Il giorno 8 corrente in Stio (provincia di Salerno), ed il 9 in Bomba (prov. di Chieti) è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Telegrafia internazionale. — L'Ufficio internazionale delle Amministrazioni telegrafiche, residente a Berna, annuncia che la via El-Arich è ristabilita per le corrispondenze coll'Egitto.

Così pure è ristabilito il cavo fra Shanghai ed Amoy (China), per cui la corrispondenza per Amoy riprende la via meno costosa austro-russa colle tasse relative.

— L'Ufficio medesimo annuncia l'attivazione della serie dei cavi sottomarini appartenenti alla *Compagnia Central and South American Telegraph*, mediante i quali, per le vie degli Stati Uniti e del Messico, è attivata la corrispondenza telegrafica colle località ivi indicate.

Alle tasse indicate rispettivamente è da aggiungersi quella di L. 0.45 per parola per il percorso fino a Brest. La tassa della via di Londra è uguale a quella di via Brest.

Telefono ed illuminazione elettrica a Monaco. — Scrivono da Monaco, 4, alla *Perseveranza*:

Ieri si fecero prove nel Palazzo di cristallo (Esposizione) col telefono tra Monaco e Bayreuth, le quali solo riescirono in parte; invece diedero brillanti risultati quelle fatte tra Monaco e Ratisbona, con una distanza di 300 chilometri. In queste ultime prove, il suono della voce era tanto chiaro, che si poteva benissimo conoscere chi era la persona che parlava: ben inteso, se era conosciuta da quello che riceveva le parole. Dopo tali e tante prove così evidenti, sento che il Governo pensa all'istituzione di telefoni, che pongano in relazione la nostra città con molte del Regno, e il militare e le fortezze tra loro.

Nelle prove fatte coll'illuminazione elettrica nel teatro dell'Esposizione, alla presenza dei varii delegati dei teatri tedeschi ed esteri, si è potuto constatare che il pericolo d'incendio è molto minore che col gas Si provò a rompere i vetri delle lampade elettriche che stavano sulle scene, e si è veduto che la fiamma si estingueva tosto. Si è provato a porle vicino delle stoffe di cotone ed altre facilissime a prendere fuoco, ma la fiammella elettrica non le intaccò; si provò per ultimo ad imbevere quelle sostanze nell'alcool, e anche qui il medesimo risultato; solo le materie imbevute nell'etere vennero intaccate. Riguardo al prezzo, si constatò che la luce elettrica dovrebbe essere molto più economica che il gas.

Illuminazione elettrica delle locomotive. — Scrivono da Monaco, 14, alla *Persev.*:

L'altro ieri, una Commissione dell'Esposizione fece la prova della lampada elettrica per le locomotive, sistema Schuckert, fabbricata a Norimberga. Questa lampada dà una luce di 4,000 candele, si può adattare a qualunque locomotiva, e viene alimentata dal vapore stesso della macchina. Essa illumina benissimo la ferrovia intera a due chilometri di distanza, per mezzo di uno specchio riflessivo. Alle prove erano presenti tutti i delegati dell'ottavo gruppo, e lo stesso inventore signor Schuckert. Si combinò un treno separato, che da Monaco si diresse alla Stazione di Grosshosselohe e di là a Deisenhofen, e di ritorno. Le prove fatte colla più grande accuratezza non potevano dare migliori risultati, e lo stesso inventore ne ricevette dalla Commissione le più vive congratulazioni. Il treno espresso pareva una grandissima fiamma, ad onta che la ferrovia fosse avvolta in una nebbia abbastanza forte. Al ritorno fu cangiata la posizione della lampada, e fu posta sul *tender*, ma essa diede i medesimi risultati.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Dei valori ferroviarii, il mercato della scorsa settimana non ebbe ad occuparsi più che tanto I prezzi quotati non furono diversi da quelli segnati nella settimana precedente, e quindi non occorre indicarli di nuovo.

CONVOCAZIONI.

Società delle Cartiere Meridionali. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 31 corr. in Napoli (Banca Napoletana), per la relazione del Consiglio d'amministrazione sulla gestione 1881-82, per rapporto dei revisori dei conti ed approvazione del bilancio, e per la nomina di 7 amministratori uscenti.

Società degli Alti Forni e Fonderia di Terni — Sono convocati in assemblea generale straordinaria pel giorno 3 novembre p. v. in Terni (sede sociale), per il consenso alla permuta o cessione di terreni al Comune di Terni, per rendiconto dell'esercizio provvisorio, e per autorizzazione ad eventuale acquisto di terreno.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*).*

Il 25 corr., presso la Prefettura di Ravenna, si terrà un'asta per l'appalto della triennale escavazione (1883-1885) del canale Naviglio Corsini, dei canali secondarii e delle pialasse, per il complessivo importo di L. 42,940.80. Deposito interinale lire 1,500, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Il 26 detto mese, presso la Direzione del Genio militare di Verona, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un forte sull'altura di San Briccio presso Lavagno, per l'ammontare di L. 965,000. Lavori da eseguire entro 500 giorni. Deposito cauzionale L. 96,500 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria del Polverificio di Fossano, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di chilog. 71,500 di salnitro raffinato per il complessivo importo di L. 50,050. Consegna entro 100 giorni. Deposito cauzionale L. 5,100 in contanti o rendita D. P.

— Il 27 detto mese, presso la Direzione del Genio militare di Venezia, si terrà un'asta per l'appalto della ordinaria manutenzione dei fabbricati ad uso militare della piazza di Venezia nel triennio 1883-85, per l'annuo canone di L. 48,000. Deposito cauzionale L. 11,400 in contanti o rendita D. P.

— Il 28 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria della Fonderia di Napoli, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto per la fornitura di chilog. 27,062 di rame in verghe (sagomato), sull'importo complessivo di L. 71,265.96, così ridotto pel ribasso già offerto. Consegna entro 50 giorni dal 1° gennaio 1883. Deposito cauzionale L. 7,600 in contanti o rendita D. P.

— Il 30 detto mese, presso la Prefettura di Treviso, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione di un nuovo argine a destra del Piave da Lovadina a Maserada, con traverse di allacciamento ai muraglioni di Lovadina, sull'importo di L. 46,174.83, così ridotto pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 31 detto mese, presso la Prefettura di Messina, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto dei lavori d'impianto di un faro di 3° ordine a luce bianca fissa nell'isola di Vulcano, arcipelago Eolio, per il complessivo importo di L. 59,500. Lavori da eseguire entro un anno e mezzo dalla consegna. Deposito interinale L. 2,500, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Lecce, si terrà un'asta per l'appalto della manutenzione (dalla consegna al 31 marzo 1887) delle seguenti strade provinciali: 1ª Mesagne Francavilla, per l'annuo presuntivo importo di L. 11,990; 2ª Brindisi-Carovigno, per annue L. 16,933; 3ª Brindisi-Mesagne, per annue L. 13,675; 4ª Taranto per Massafra verso Mottola, per annue L. 10,500. Deposito interinale L. 800 per ciascuna strada; cauzione definitiva L. 1,500 per la 1ª, L. 2,000 per la 2ª, L. 1,700 per la 3ª, e L. 1,500 per la 4ª, tutte in denaro o rendita D. P.

— Il 3 novembre p. v., presso la Direzione del Genio militare di Piacenza, si terrà un'asta per l'appalto dell'ordinaria manutenzione dei fabbricati e delle fortificazioni della piazza di Piacenza durante il triennio 1883-85, per l'importo complessivo di L. 105,000. Deposito cauzionale L. 11,000 in numerario o rendita D. P.

Appalti deliberati.

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto la fornitura di un ponte metallico sul Molinetto, per conto delle Ferrovie dell'Alta Italia.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile*.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

39ª Settimana. — *Dai 24 ai 30 settembre* 1882.

	Chil. esercìti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1882	1,580.—	457,602.78	289.62
Settimana corrisp. nel 1881.	1,460.—	504,794.74	345.75
Differenze nei prodotti della settimana 1882. . . .	+120.—	— 47,191.96	— 56,13
Introiti dal 1° gennaio 1882	1,540.53	17,828,556.27	11,573 —
Introiti corrisp. nel 1881	1,447.54	18,190,814.91	12,566 71
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1882 . . .	+ 92.99	— 362,258.64	— 993.71
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1882.	1,338.—	291,471.95	217.84
Settimana corrisp. nel 1881.	1,307.—	248,528.37	190 15
Differenze nei prodotti della settimana 1882	+ 31.—	+ 42,943.58	+ 27.69
Introiti dal 1° gennaio 1882.	1,338.—	8,604,564.28	6,430.92
Introiti corrisp. nel 1881 .	1,291.65	8,202,653.01	6,350.52
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1882	+ 46.35	+ 401,9ı1.27	+ 80.40

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di agosto 1882

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	43,887,12	16,513,94	11,031,42
Piccola Velocità	9,623,87	435,20	4,215,64
Totali . . .	53,510,99	16,949.14	15,247,06

Strade Ferrate Romane

27ª Settimana — *Dal 2 al dì 8 luglio* 1882

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. esercìti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,686	568,699.78	17,588.15
Settimana corrisp. del 1881.	1,681	625,789.26	19,411.32
Differenza in più . . .	5	—	—
Differenza in meno . . .	—	57,089.48	1,823.ı7
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio all'8 luglio 1882	1,681.945	16,141,016.70	18,533.18
Periodo corr. 1881	1,681.000	16,713,473.25	19,201.27
Aumento	0,945	—	—
Diminuzione	—	572,456.55	668.09

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

PRODOTTI del mese di maggio 1882.

(depurati dalle tasse governative).

QUALITA' DEI TRASPORTI	LINEA VICENZA-SCHIO Importo	LINEA TREVISO-VICENZA e PADOVA-BASS. Importo	LINEA CONEGLIANO-VITTORIO Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori . . .	8,601.83	30,303.39	3,712.77	42,617.99
Bagagli e cani . .	111.95	582.83	89.00	783.78
Merci a grande vel.	958.12	4,442.03	495 51	5,895.66
Merci a piccola vel.	9,319.08	32,879.22	5,725.05	47,423.35
Introiti diversi . . .	454.14	1,912.31	826.44	2,692.89
Totale . . .	19,415.12	69,619.78	10,348 77	99,413.67

ANNUNZI

SOCIETÀ GENERALE

DI CREDITO MOBILIARE ITALIANO

Torino, via Ospedale, N. 24

La Società s' incarica della custodia dei titoli e valori, che le vengono consegnati in deposito, mediante il compenso di L. 1.25 per mille sino a lire *diecimila*, e di L. 1 per mille al di sopra di tale somma, e per ogni sei mesi, sul loro valore nominale; e si incarica gratuitamente dello incasso dei *coupons* sugli stessi titoli.

Apre conti correnti di depositi, corrispondendo, a datare dal 16 corrente, *l'interesse annuo del* 3 1[2 0[0.

Il depositante può disporre di:

L. 8,000 a vista per ogni giorno:

L. 12,000 con un preavviso di 3 giorni;

L. 24,000 con un preavviso di 5 giorni;

Riceve pure somme in deposito a termine fisso, ed a condizioni da convenire colla Direzione.

Si incarica del pagamento delle imposte dei proprii correntisti, secondo l'incarico che ne riceve.

Torino, 14 ottobre 1882.

LA DIREZIONE.

Onorificenze — Medaglia d'Oro: Parigi 1878 — Milano 1881 — Bergamo 1878 — Cremona 1880

Medaglie di Bronzo: — Parigi — Firenze. — Padova. — Forlì

Medaglia d'argento: Parigi. — Milano. — Venezia. — Bergamo

SOCIETÀ ITALIANA

DEI

CEMENTI E DELLE CALCI IDRAULICHE

CON OFFICINE

IN BERGAMO — SCANZO — VILLA DI SERIO — PRADALUNGA

COMENDUNO E PALAZZOLO SULL'OGLIO

QUADRO DEL CONSUMO DAL 1864 AL 1881

ANNI	QUINTALI	ANNI	QUINTALI
1864	16,000	1873	363,000
1865	20,000	1874	329,000
1866	70,000	1875	336,000
1867	40,000	1876	403,000
1868	72,000	1877	516,000
1869	92,000	1878	391,000
1870	75,000	1879	329,000
1871	86,000	1880	462,000
1872	229,000	1881	593,000

Marca di Fabbrica

PREZZI DEL CEMENTO E DELLA CALCE

ALLA STAZIONE DI BERGAMO	al quin.	
Cemento idr. a lenta presa L.	1	80
Detto a rapida presa . . . . »	3	»
Detto a rapida presa (Qual. sup.) »	4	»

ALLA STAZIONE DI PALAZZOLO	al quin	
Calce idr. di Palazzolo . . . L.	2	50
Cemento idr. Portland . . . . »	5	»
Detto Portland (Qual. sup.) »	7	»

Rivolgersi alla Direzione della Società — BERGAMO.

Medaglia del Progresso, Vienna — Diploma II. Grado, Torino — Menzione Onorevole, Verona

Le **LIVRET-CHAIX** CONTINENTAL du mois courant est en vente dans ses gares et les librairies, et chez MM A. CHAIX et C., rue Bergère, 20, Paris.

1.er vol. Services français; avec cartes générales coloriées, des chemins de fer de la France et de l'Algérie. Prix: 1 fr. 50.

2.e vol. Services étrangers, trains français desservant les frontières, et services franco-internationaux, avec carte générale des chemins de fer du Continent. Prix: 2 francs. (Pour se rendre à l'étranger des divers points de la France, le voyageur n'a pas besoin de recourir au volume contenant les services français).

Chaque volume renferme, en outre, un guide-sommaire indiquant les principales curiosités à voir dans les villes importantes, les stations balnéarsie etc.

SOCIETA' GENERALE

DI

CREDITO MOBILIARE ITALIANO

Come è noto per tutti gli atti che obbligano la Società presso questa sede occorreva finora la firma collettiva di due amministratori o quella dell' amministratore delegato.

Per provvedere ai casi di assenza o di qualunque altro impedimento, il Consiglio di amministrazione ha nominato il signor cav. Domenico Speer a segretario generale della Società, e gli ha data la facoltà di firmare in tale sua qualità. La sua firma quando sia congiunta a quella di un amministratore obbligherà pure la Società, a forma dell' articolo 27 degli statuti.

Firenze, 12 ottobre 1882.

L' Amministratore delegato
della Società Generale di Credito Mobiliare Italiano
D. BALDUINO.

TORINO — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, Via Finanze, 13.

ANNO XV. Mercoledì 25 ottobre 1882. N. 43.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO.

STATO DI PRIMA PREVISIONE

DELLA SPESA DEI LAVORI PUBBLICI

pel 1883

III.

A compimento dei dati esposti nel precedente articolo circa gli stanziamenti dello Stato di prima previsione 1883 per le *Nuove costruzioni ferroviarie*, crediamo opportuno riferire il seguente riparto delle quote assegnate per ciascuna categoria sulla complessiva somma di L. 63,834,990.

Questa somma risulta ripartita a carico dello Stato e delle Provincie nel modo seguente:

	STATO	PROVINCIE		TOTALE
		contributo	anticipazioni	
1ª Categoria . . .	31,401,183	598,817	»	32,000,000
2ª id. . . .	7,432,000	855,590	2,712,000	10,999,590
3ª id. . . .	4,100,700	806,200	10,700,000	15,606,900
4ª id. . . .	1,667,300	690,000	871,200	3,228,500
Materiale mobile .	2,000,000	»	»	2,000,000
Totale . .	46,601,183	2.950,607	14,283,200	63,834,990
		L. 17,233,807		

La detta somma totale è poi ripartita come segue per ciascuna categoria e per le singole linee:

Iª *Categoria* — *a*) Spese per la costruzione delle linee di cui ai num. 1 e 2 della tabella annessa alla legge del 29 luglio 1879, e cioè:

1. Novara al confine svizzero presso Pino . . . . . . L. 3,000,000
2. Roma alla linea Solmona-Aquila . . . . » 6,000,000

——— L. 9,000,000

b) Spese per la costruzione delle linee di cui ai num. 3, 4, 5, 6 e 7 della tabella suddetta, e cioè:

3. Parma-Spezia con diramazione a Sarzana . . . . L. 5,000,000
4. Faenza-Firenze . . . . . » 4,000,000
5. Terni-Rieti-Aquila . . . . » 2,000,000
6. Campobasso-Benevento . . » 2,000,000
7. Reggio Calabria-Paola-Castrocucco alla linea Eboli-Romagnano . . . . » 10,000,000

——— » 23,000,000

L. 32,000,000

IIª *Categoria* — 1. Bassano-Primolano . . . . L. 200,000
2. Aosta-Ivrea . . . . » 1,111,100
3. Linea d'accesso al Sempione (da Gozzano a Domodossola) » 341,625
4. Cuneo Nizza per Ventimiglia » 447,170
5. Succursale dei Giovi . . . » 1,010,000
6. Sondrio-Colico-Chiavenna . » 555,600
7. Belluno-Feltre-Treviso . . » 666,700
8. Macerata-Albacina . . . . » 1,153,200
9. Ascoli-San Benedetto . . . » 333,300
10. Teramo-Giulianova . . . . » 770,000
11. Avezzano al tronco Ceprano-Roccasecca . . . . » 223,865
12. Campobasso-Termoli . . . » 444,500
13. Benevento-Avellino . . . » 223,310

Da riportare L. 7,480,370 L. 32,000,000

Riporto	L. 7,480,370	L. 32,000,000
14. Cosenza-Nocera Tirrena	» 333,300	
15. Dalla marina di Catanzaro allo stretto Veraldi	» 222,200	
16. Taranto-Brindisi	» 2,236,630	
17. Messina-Patti al tronco Cerda-Termini	» 561,160	
18. Siracusa-Licata	» 333,300	
19. Adria-Chioggia	» 300,000	
20. Lecco-Colico	» 333,300	
	L. 11,800,260	
Da dedurre per economia nella costruzione secondo il diverso tipo	» 800,670	» 10,999,590

III^a *Categoria* — 1. Novara-Varallo	L. 393,750	
2. Chivasso-Casale	» 130,000	
3. Bra-Carmagnola	» 395,250	
4. Cuneo-Mondovì	» 255,000	
5. Vercelli-Mortara-Cava Manara-Bressano-Broni, ecc.	» 2,000,000	
6. Airasca-Cavallermaggiore	» 500,000	
7. (Lecco-Como	» 127,500	
(Ponte San Pietro-Seregno	» 130,000	
8. Parma-Brescia-Iseo	» 507,500	
9. Mantova-Legnago	» 127,500	
10. Mestre-San Donà-Portogruaro	» 300,000	
11. Bologna-Verona	» 1,625,000	
12. Ferrara-Ravenna-Rimini, ecc.	» 2,500,000	
13. Gaiano-Borgo S. Donnino	» »	
14. Piombino-Cornia	» »	
15. Lucca-Viareggio	» 100,000	
16. Aulla-Lucca	» »	
17. Viterbo-Attigliano	» 250,000	
18. Dalla Stazione di Frascati alla città	» »	
19. Velletri-Terracina	» 130,000	
20. Caianello-Isernia	» 250,000	
21. Sparanise-Carinola-Gaeta	» »	
22. Salerno-San Severino	» »	
23. Foggia-Lucera	» »	
24. Foggia-Manfredonia	» 300,000	
25. Candela-Fiumara d'Atella	» 275,000	
26. Ponte Santa Venere-Avellino	» »	
27. Ponte Santa Venere per Venosa-Gioia	» »	
28. Solmona Isernia-Campobasso	» »	
29. Fiumara d'Atella all'Eboli-Potenza	» »	
30. Zollino-Gallipoli dalla Stazione al porto	» 855,000	
31. Val Savoia-Caltagirone	» 125,000	
32. Ceva-Ormea	» 127,500	
33. Sant'Arcangelo-Fabriano	» »	
34. Legnago-Monselice	» 343,750	
35. Gallarate alla Pino-Novara	» 3,300,000	
36. (Portogruaro-Casarsa / Casarsa-Spilimbergo-Gemona / Traversale-Treviso-Motta)	» 318,750	
Da riportare	L. 15,366,500	L. 42,999,590

Riporto	L. 15,366,500	L. 42,999,590
Disponibili pei rimborsi delle anticipazioni delle Provincie	» 841,600	
	L. 16,208,100	
Da dedurre per economia nella costruzione secondo il diverso tipo	» 601,200	» 15,606,990

IV^a *Categoria* — 1. Macerata-Civitanova	L. 800,000	
2. Saluzzo-Cuneo	» 560,000	
3. Bricherasio-Barge	» 651,200	
4. Palermo-Corleone	» 560,000	
5. Castelvetrano-Porto Empedocle	» 410,000	
6. Sassuolo-Modena-Mirandola-San Felice-Finale (sez. ridotta)	» »	
7. Parma-Guastalla-Suzzara (sezione ridotta)	» »	
8. Ventoso-Scandiano-Reggio-Guastalla, ecc. (sez. ridotta)	» »	
9. Adriatico-Fermo-Amandola	» »	
10. Colle-Poggibonsi	» »	
11. Arezzo-Fossato	» »	
12. Bergamo-Ponte della Selva	» »	
13. Como-Varese-Laveno	» »	
14. Fossano-Mondovì	» »	
15. San Pietro in Casale-Cento	» »	
16. Monza-Besana	» »	
17. Arezzo-Stia	» »	
18. Borgo San Donnino-Cremona	» »	
19. Bologna-Budrio-Porto Maggiore	» »	
20. Bologna-Medicina-Massa Lombarda	» »	
21. Moretta-Saluzzo	» »	
22. Castellammare-Cancello, ecc.	» »	
Disponibili da ripartire	» 247,300	» 3,228,500
Materiale mobile per le nuove linee in costruzione		» 2,000,000
Totale come sopra		L. 63,834,990

Dall'allegato n. 28 ricaviamo il seguente bilancio preventivo delle Ferrovie dell'Alta Italia pel 1883, confrontato col bilancio definitivo del 1882:

Prodotti lordi	1882	1883
Viaggiatori	L. 43,800,000	L. 46,690,000
Trasporti a grande velocità	» 14,100,000	» 15,030,000
Id. a piccola velocità	» 58,900,000	» 62,780,000
Prodotti diversi	» 3,000,000	» 3,000,000
Totale	L. 119,800,000	L. 127,500,000

Cioè aumento di L. 7,700,000, presunto per l'apertura di nuove linee e per il normale incremento del traffico.

Spese ordin. e straord.	1882	1883
Spese generali d'amministr	L. 4,100,000	L. 4,400,000
Manutenzione e lavori	» 17,100,000	» 17,800,000
Da riportare	L. 21,200,000	L. 22,200,000

Riporto	L.	21,200,000	L.	22,200,000
Trazione e materiale . . .	»	26,360,000	»	28,400,000
Traffico	»	23,540,000	»	25,100,000
Fondo per impreviste . . .	»	1,800,000	»	1,900,000
Conti correnti con Società .	»	4,900,000	»	5,200,000
Totale	L.	77,800,000	L.	82,800,000
Cioè aumento di L. 5,000,000, in corrispondenza al maggior prodotto lordo.				
Prodotto lordo come sopra .	»	119,800,000	»	127,500,000
Prodotto netto	L.	42,000,000	L.	44,700,000

Cioè aumento di L. 2,700,000.

— E dall'allegato n. 29 ricaviamo finalmente il bilancio preventivo delle Ferrovie Romane pel 1883, confrontato col bilancio definitivo del 1882:

Prodotti lordi		1882		1883
Viaggiatori . . . . . . ,	L.	16,071,000	L.	16,728,000
Trasporti a grande velocità .	»	3,697,000	»	3,876,000
Id. a piccola velocità .	»	12,900,000	»	13,218,000
Magazzinaggi, ecc.	»	140,000	»	186,000
Prodotti diversi	»	390,000	»	492,000
Totale	L.	33,198,000	L.	34,500,000

Cioè aumento di L. 1,302,000 pel normale incremento del traffico.

Spese ordin. e straord.		1882		1883
Amministrazione generale .	L.	1,710,000	L.	1,724,000
Movimento e traffico . . .	»	6,035,000	»	6,161,000
Telegrafo	»	435,670	»	446,000
Mantenimento	»	7,500,600	»	7,756,000
Materiale e trazione . . .	»	6,825,620	»	6,368,000
Fondo per impreviste . . .	»	300,000	»	45.000
Totale	L.	22,806,290	L.	22,500,000
Cioè diminuzione di L. 306,290 nelle riparazioni e nell'acquisto di materiale mobile.				
Prodotto lordo come sopra .	»	33,198,000	»	34,500,000
Prodotto netto	L.	10,391,710	L.	12,000,000

Cioè aumento di L. 1,608,290.

GLI ACCIDENTI FERROVIARII DI HUGSTETTEN, di West London Junction e di Spuyten Duyvil

Alcuni accidenti ferroviarii recentemente avvenuti, uno dei quali, pur troppo, rimarrà celebre nella storia delle Strade ferrate per le sue terribili conseguenze, valsero a metter sempre più in chiaro la necessità di prendere efficaci provvedimenti per diminuire, in quanto è possibile, i pericoli che la velocità ed il peso sempre crescente dei treni rendono ogni giorno più gravi e frequenti.

Tutti i giornali d' Europa hanno parlato più o meno diffusamente della catastrofe del 3 settembre p. p. presso Hugstetten, tra Friburgo e Colmar, sulla rete dello Stato Badese.

Il treno era composto di 28 vetture, di cui 6 sole fornite di freno a mano; ed era rimorchiato da una potente locomotiva merci.

Mentre esso stava discendendo un piano inclinato del 7 per mille, la locomotiva fuorviò, e 18 vetture furono gettate fuori della strada, rovesciandosi ed ammonticchiandosi insieme nel modo più spaventevole; per cui restarono uccise 63 persone, e 92 furono più o meno malconce.

L'immensità del disastro si spiega, pur troppo, facilmente, quando si pensa ai pericoli ai quali è esposto un treno pesante 380 tonnellate, spinto ad una considerevole velocità, e sprovvisto di apparecchi atti a frenarlo con sufficiente energia, in caso di bisogno. Avvenne infatti, nel caso in cui parliamo, che quando, per il fuorviamento della locomotiva, la parte anteriore del treno rallentò improvvisamente la sua corsa, i veicoli della coda del treno vennero ad investirla violentemente, producendo le disastrose conseguenze sopra rammentate.

È evidente che un tal fatto non sarebbe avvenuto, od in ogni caso gli effetti sarebbero stati molto meno fatali, se tutte le vetture del treno fossero state munite di un potente freno automatico.

Questo, agendo immediatamente sopra ciascun veicolo, avrebbe potuto probabilmente mantenere gran parte del treno al suo posto, ed avrebbe certamente impedito quel l' investirsi ed accavallarsi dei veicoli, a cui si deve il maggior numero delle vittime.

È inoltre evidente che, tra i freni continui ora più in uso, il solo freno ad aria compressa Westinghouse avrebbe avuto, in tal caso, un' azione sicura ed efficace. Un freno continuo non automatico sarebbe stato, infatti, completamente inutile, perchè la sua azione sarebbe stata paralizzata dalla rottura degli accoppiamenti, che fu la prima e naturale conseguenza del fuorviamento della locomotiva.

Un freno automatico a vuoto non avrebbe dato migliori risultati, perchè, a causa della lunghezza del treno, esso avrebbe avuto un'azione lenta ed insignificante sui veicoli posti in coda, là dove appunto sarebbe stata necessaria la massima energia frenatrice, per impedire ch' essi investissero la porzione anteriore del treno. —

L' altro accidente, a cui accennavamo da principio, avvenne l' 8 luglio scorso tra West London Junction e Acton, sulla Great Western Railway. È noto che in Inghilterra, alcuni treni diretti sono muniti di un apparecchio di sganciamento, per mezzo del quale, senza che occorra fermare tutto il treno, si può staccare un certo numero di vetture di coda, destinate ad esser lasciate in una Stazione, dove il treno diretto non si ferma.

Nel caso di cui è questione, per un guasto avvenuto a questo apparecchio, il treno si ruppe in due parti in piena linea, e fu soltanto in grazia di speciali favorevoli circostanze, se l' una e l'altra parte del treno poterono essere fermate senza inconvenienti.

Però questo fatto richiamò l' attenzione del Governo, degli uomini tecnici e del pubblico sopra i pericoli ai quali è esposto un treno viaggiante, in caso di rottura di un accoppiamento, quando esso non sia munito di un potente e sicuro freno automatico. La necessità di premunirsi contro tale eventualità è poi particolarmente sentita in Italia, dove abbondano le linee a forte pendenza, sulle

quali le rotture degli accoppiamenti possono essere ad un tempo più frequenti e più terribili nelle loro conseguenze.—

Da ultimo noteremo come ormai non rimangono più dubbii intorno alle cause alle quali si deve ascrivere il disastro di Spuyten Duyvil in America, avvenuto il 13 gennaio di quest' anno.

Come il lettore ricorderà, un treno composto di vetture Pullman, munito del freno continuo automatico Westinghouse, si era ad un tratto fermato in piena linea; e trovandosi in trincea ed in curva, e non avendo avuto cura di coprirsi facendo i segnali prescritti, fu investito da un treno sopravveniente. Due vetture presero fuoco, e si contarono 8 morti e 16 feriti. *

Com' è noto, il freno Westinghouse gode della proprietà di fermare automaticamente il treno quando si rompe un accoppiamento, o quando sopraggiunge un guasto qualunque al freno stesso. Si attribuì perciò da principio all' azione automatica del freno Westinghouse l' improvviso e fatale arrestarsi del treno investito. Disgraziatamente però per gli avversarii del Westinghouse, è stato in seguito constatato che il treno si fermò perchè un distinto personaggio (un senatore), un po' brillo, che trovavasi nello scompartimento a fumare, aveva inavvertentemente tirata la cordicella, che colà è messa alla portata di tutti i viaggiatori, perchè possano fermare il treno da sè immediatamente, in caso di imminente pericolo. *(Engineer)*.

Abbiamo accennato a questo accidente ferroviario, specialmente per mettere le cose nel loro vero essere; tanto più che il *Giornale dei lavori pubblici*, nel suo ultimo numero, volle attribuire la detta disgrazia al freno Westinghouse, senza riferire completamente quanto era detto in proposito nella *Railroad Gazette*, in cui appunto notavasi che l' accidente doveva attribuirsi al fatto d' essere stato aperto il freno da un individuo alquanto brillo, ed all' incuria dei personale viaggiante, che non mise i segnali di guardia pel treno alla distanza voluta dai regolamenti (*).

LIGHT.

(*) Nel nostro numero del 20 settembre p. p. abbiamo pure accennato all' efficacia del freno Westinghouse nell' accidente avvenuto, non ha guari, sulle ferrovie russe, presso Kliw tra Mosca e Pietroburgo.

(LA REDAZIONE).

CONFERENZE INTERNAZIONALI DI ELETTRICITÀ

A proposito delle due Conferenze internazionali, che si trovano attualmente radunate a Parigi per discutere sulle quistioni dell'elettricità, il *Temps* scrive quanto segue:

Due Conferenze internazionali si sono radunate ieri (16) al Ministero degli affari esteri, ed hanno incominciate le loro sedute sotto la presidenza del sig. Cochery, ministro delle poste e dei telegrafi. Tutte e due hanno per iscopo di ricercare i mezzi di trarre il miglior partito delle risorse che la scienza dell'elettricità mette a disposizione della moderna civiltà. La prima, alla quale tutti gli Stati d'Europa, parecchi di quelli delle due Americhe, non che la China ed il Giappone si sono fatti rappresentare (1), si propone specialmente di discutere la quistione delle unità elettriche L'elettricità tende sempre più a prendere il posto che il vapore ha occupato or fa un secolo. Una rivoluzione meccanica ed economica, quale il mondo non ha mai vista, si compirà il giorno in cui questo agente, morbido, potente e silenzioso, sarà adattato a tutte le esigenze della vita domestica, e porterà nei più modesti focolari la forza meccanica, di cui oggi solo la grande industria dispone, in sostituzione del lavoro manuale, del fumo e del rumore.

Ma perchè la forza elettrica renda tutti i servigi che si è in diritto di attendere, perchè dal dominio della scienza speculativa essa passi in quello delle applicazioni usuali, è indispensabile che si disponga di mezzi e di regole per apprezzarne l'intensità con esattezza e per darne una misura precisa e comoda, adottati con unanime accordo. Il Congresso degli elettricisti, che sedette nel 1881 a Parigi, aveva fatto la prima parte di quest'opera. Aveva dato alle unità una definizione scientifica, analoga a quella che la Commissione, istituita dalla Convenzione, diede già alla unità metrica; si tratta ora di determinare la rappresentanza materiale di questa unità, di costruire il prototipo, di assicurarne la conservazione e di proporlo alla scelta delle nazioni civili: in una parola, di stabilire il saggio della misura elettrica, come, alcuni anni sono, la Commissione del metro fissò la misura lineare. Il Congresso del 1881 non aveva nè il tempo, nè i mezzi materiali, nè il potere di sciogliere tali quistioni; giudicò quindi necessario di rimetterlo ad una Commissione speciale, ed è sull'invito di questa che il Governo francese prese l'iniziativa di convocare la Conferenza, che si radunò il 16 corrente al *quai* d'Orsay.

La seconda riunione internazionale, che venne ugualmente aperta dal Ministro degli affari esteri, e che, come la prima, scelse a proprio presidente il signor Cochery, si occupa della protezione dei cavi sottomarini (2). Il telegrafo sottomarino ha preso, da un quarto di secolo in poi, un enorme sviluppo: la cede appena in importanza al telegrafo aereo; immensi capitali sono sepolti nel profondo dei mari coi cavi transatlantici, e la rottura, anche momentanea, di questi mezzi di comunicazione, getta una incalcolabile perturbazione sui mercati economici e finanziarii del mondo. Eppure questi preziosi istrumenti sono attualmente privi di qualsiasi protezione legale. È questa lacuna che la Conferenza convocata dal Governo francese cercherà di colmare, seguendo il quadro che il signor Duclerc ha tracciato nel suo discorso di apertura: determinare i casi ed i mezzi di repressione della rottura o del deterioramento dei cordoni, assicurare la protezione dei bastimenti incaricati della posa e della conservazione dei fili, e stabilire finalmente i diritti rispettivi dei diversi concessionarii sopra una medesima linea.

La quistione non è nuova: venne sollevata l'anno 1863, e dappoi fu ripresa dal Governo degli Stati Uniti nel 1869, dalla Conferenza dell'Unione telegrafica universale radunata in Roma nel 1872, dalla Conferenza tenutasi in Berna nel

(1) L'Italia è rappresentata dai prof. Roiti, Pisati, Tacchini e Ferraris, i tre primi inviati dal Ministero d'istruzione pubblica, il quarto da quello dell'industria e del commercio.

(2) A questa Conferenza l'Italia è specialmente rappresentata dal comm. Salvatori, ispettore generale dei telegrafi.

(*La Red.*).

1880 per la riforma e la codificazione del diritto delle genti, da una contro-Conferenza radunata lo scorso anno all'Aja per regolare la pesca nei mari del Nord. È ancora al Congresso telegrafico del 1881 che spetta l'onore di avere provocata la convocazione dell'attuale riunione per parte del Governo francese; i suoi lavori, come ne fece felice menzione il sig. Kern, ministro plenipotenziario della Confederazione svizzera, completeranno l'opera delle Convenzioni internazionali, che istituirono l'Unione universale postale, l'Ufficio internazionale dei pesi e misure, e l'Ufficio internazionale delle Amministrazioni telegrafiche, Convenzioni firmate tutte nella nostra Capitale. Sono opere di civiltà e di pace, di cui il nostro paese può mostrarsi superbo di aver avuta l'iniziativa, e che entrano a meraviglia nel programma eccellentemente tracciato dal sig. Cochery nell' ultima Conferenza, e ricordato dal sig. Kern, nel quale l'onor. Ministro delle poste e telegrafi dichiarava che « il Governo della Repubblica francese non segue altra politica che quella della pace, e non ha altro desiderio che lo sviluppo della prosperità universale ».

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

LE PROVE DI STABILITÀ DEL PONTE SUL TICINO PER LA FERROVIA NOVARA-PINO.

Ecco i maggiori ragguagli promessici dal nostro egregio corrispondente dal Lago Maggiore circa il compimento del ponte a Sesto Calende e la prossima inaugurazione della linea Novara-Pino.

Egregio sig. Direttore
del *Monitore delle Strade ferrate* — TORINO.

Arona, 23 *ottobre* 1882.

I ragguagli ed i dati che il *Monitore delle Strade Ferrate* ha pubblicato nel suo numero del 18 corrente, e le informazioni telegrafiche, relative alle prove di stabilità eseguite in quel giorno, che vi sono registrate in aggiunta, renderebbero forse superflue ulteriori notizie riguardo a quest'opera, sebbene grandiosa ed interessante; e ciò anche perchè della medesima il pregiato di Lei giornale ebbe già a fornire dettagli, e perchè non è dell'indole sua di addentrarsi nei ragguagli teorici e scientifici, che la detta opera meriterebbe in ampia misura. Ma poichè, ad onta di queste considerazioni, Ella, egregio signor Direttore, desidera, e con buone ragioni, di avere altre informazioni circa il ponte sul Ticino, il suo solito corrispondente non può non aderirvi, e completa quindi colla presente, come può e sa, le già pubblicate notizie, anche per aggiungere un cenno sulla festa del lavoro, alla quale diedero occasione le prove suddette.

Come sia costituita quest'opera grandiosa, che valica il fiume Ticino in prossimità all'abitato di SestoCalende, è noto ai lettori del *Monitore* pei dati registrati nel numero sopraindicato, e per altri pubblicati qualche mese fa (*). Rammenterò solo che, costruito per dar passaggio attraverso il fiume a due linee di ferrovia, la Milano-Arona e la Novara-Pino, e contemporaneamente alla strada nazionale del Sempione, il ponte sul Ticino è costituito da una impalcatura gigantesca di travi e graticciati di ferro, foggiata a due cavità tubulari sovrapposte; nella inferiore delle quali è dato passaggio ai treni, e nella superiore hanno comunicazione e passaggio i veicoli della strada nazionale suddetta.

La travatura, ripartita in 3 campate, delle quali la centrale è la più ampia che esista in Italia, è sorretta da due spalle e due pile in muratura, fondate a ragguardevole profondità sotto l'alveo del fiume col sistema dei cassoni in lamiera di ferro, infissi ad aria compressa.

Il progetto di questo manufatto, nelle disposizioni generali come nei suoi dettagli, fu studiato nell'Ufficio tecnico della Direzione dei lavori, della quale è Ingegnere-Capo il comm. A. Giambastiani, che vi diede indirizzo e concetto; ed i computi di resistenza, come i particolari della travatura, sono opera diligente dell'ing. cav. Biadego, capo-sezione per le opere metalliche e per l'armamento nell'Ufficio medesimo.

Cassoni di fondazione e murature relative, soprastruttura di spalle e pile, fornitura e costruzione della intera travatura, costituirono un solo appalto, assunto dall'Impresa industriale italiana, diretta dal comm. Cottrau; la quale costruì la parte metallica del ponte e dei cassoni di fondazione nelle sue officine di Castellammare e di Savona.

E l'ingente e faticosa esecuzione del grandioso manufatto, seguita attivamente dalla solerte sorveglianza e dall'impulso del Direttore dei lavori, fu il risultato dell'opera concorde, intelligente e zelante del personale dell'Impresa da una parte, e della Dirigenza locale dall'altra: costituiti il primo dal rappresentante sig. cav. Loria, dal capo-cantiere sig. Bouêt, da altri tecnici, e da abilissimi e volonterosi operaj; ed il secondo costituito dagli egregi signori ing. Pennacchio capo-sezione, ing. Ferrari capo-riparto, ed assistente Germano, i quali tutti, con amore ed attività non superabili, condussero e sorvegliarono dal principio alla fine la intera costruzione. E se difficile e scabroso fu in ogni fase tale lavoro, lo sanno quelli che lo videro rapidamente, quasi per incanto, cominciare, sorgere e finire, e quei molti che lo visitarono durante l'esecuzione, e videro operaj e dirigenti lavorare volonterosi nelle camere delle fondazioni, sotto la pressione di quasi tre atmosfere, e li trovarono poi, nelle scorse settimane, sempre impavidi, sotto dirotte e continue pioggie, proseguire coraggiosi il loro cómpito.

I cassoni in lamiera metallica per le spalle e pile hanno complessivamente il peso totale di circa 400 tonn.; e la loro infissione a profondità diverse sotto la massima magra, di m. 18 e m. 23 per le pile, e di m. 18 e m. 10 sotto il terreno per le spalle, colla muratura che le riempì, fu eseguita dall'agosto 1881 fino all'aprile a. c.

Indi la montatura e la inchiodatura successiva della impalcatura, intraprese quando furono ultimate le murature della pila e della spalla verso Pino e fu eretta la campata, da esse compresa, del ponte provvisorio di servizio, furono compiute dall'aprile all'ottobre corrente, cioè in circa sei mesi, con una media di sollevamento e di montaggio di 18 tonnellate al giorno, che nelle epoche di urgenza toccò un massimo di 100 tonnellate. Ed in questo spazio di

(*) Veggansi i n. 23 e 24 del 7 e 14 giugno scorso.

tempo è compresa la ultimazione del detto ponte di servizio, che procedè insieme col lavoro di montatura dei ferri.

Lo smalto colato nelle camere e tubi di lavoro, e adoperato alle fondazioni dei muri di accompagnamento delle spalle, misura circa m. c. 2,600: il volume approssimativo della muratura di pietrame impiegata nel manufatto è di circa m. c. 8,600; e infine ammonta a m. c. 2,000 quello della pietra da taglio, tutto granito delle cave della Toce.

Le prove di resistenza, fissate ed eseguite il giorno 18 corr., cominciarono la mattina alle 6 ant. col distribuire e disporre i treni di prova come era prestabilito, e col collocare a posto gl'incaricati tecnici, che dovevano esaminare e rilevare, sugli strumenti applicati alla impalcatura, i risultati delle prove. E, mentre a questi preparativi assistevano soltanto, col personale della Sezione e con quello della linea, il comm. Giambastiani, direttore dei lavori, e parecchi funzionarii superiori delle Ferrovie dell'Alta Italia, due treni contemporanei, giunti a Sesto Calende da Milano e da Arona, portarono altri funzionarii e tecnici distinti, elette notabilità e brillante gruppo di gentili signore.

Alla presenza di questa numerosa e splendida accolta, che faceva da sè stessa mirabile spettacolo, sparsa com'era sui ponti, sulle strade, sulle scarpate di esse, in vicine alture, e nell'alveo del fiume, un altro stupendo spettacolo si offriva sull'imponente manufatto, ed erano le prove eseguite da sedici locomotive e da 8 carri a bilico. Questi aggravarono la impalcatura, dapprima campata per campata, indi a due campate per volta, infine, ridotti a treni di due locomotive per ciascuno, percorsero, con velocità di 45 chilom., il ponte con successive prove, diverse per numero di treni e per direzione di cammino, sottoponendo così ai carichi preveduti, sia a peso morto, sia a velocità, la impalcatura, che mostrava di sopportare impavida ogni sforzo a cui la si sottoponeva.

Ed i risultati di queste prove, indicati dagli strumenti applicati numerosi alle varie membrature, attestarono colle cifre di limitatissime flessioni ed oscillazioni la robusta costruzione, conseguenza di ottimi calcoli teorici corrisposti da perfetta esecuzione. —

Una squisita ed abbondante refezione, allestita con gentile e generosa previdenza dalla Impresa Industriale Italiana, attendeva i convenuti, i quali vi accorsero ben volentieri, dopo il gradito spettacolo a cui avevano assistito, e col forte desiderio che da tempo non breve ne sentivano.

Soddisfatto l'appetito frammezzo al vivace conversare, verso la fine della refezione risuonarono i brindisi, che in tanta solennità di festa del lavoro non potevano mancare. Sorse primo il Direttore dei lavori, comm. Giambastiani, ringraziando gl' intervenuti di avere abbellito quella festa, ed encomiando l' Impresa, i suoi agenti ed operaj, nonchè il personale della Direzione e della Sezione, che avevano tutti cooperato, col lavoro della mente e con quello delle braccia, alla esecuzione dell'opera grandiosa che si era oggi sanzionata. Propinò quindi a S. M. il Re, che, seguendo le tradizioni della Sua Casa, guida l' Italia nella via del lavoro e del progresso.

Gli fece risposta il prof. cav. Loria, il quale, associandosi ai sentimenti espressi dall' egregio Direttore, ringraziò a nome della sua Impresa, che disse onorata di aver costruito un' opera tutta italiana; proponendo in fine un evviva al ministro Baccarini, che promuove l'attività e l'industria nazionale con forte impulso e straordinaria energia.

Prese poscia la parola l'on. Cairoli, che era tra gl'invitati, ed il cui alzarsi fu segnale di unanime ed affettuoso saluto di applausi. Con nobili parole, esprimenti elevati concetti e sentimenti, ringraziò di aver assistito, con persona a lui cara, ad una festa sì bella; si rallegrò dell'opera e del suo risultato, bene augurando per la Nazione italiana, che attesta coi fatti di voler camminare sulla via del lavoro, il quale solo può condurla a vera prosperità.

Infine il signor avvocato Ferrari, con vivaci e felici espressioni applaudite da tutti, ringraziò, a nome dei non tecnici, l'Impresa e gl' ingegneri di averli ammessi ad una festa che tutti, compresi i non tecnici, interessava e rallegrava, come attestazione di vita ed attività del nostro paese.

Infatti, in tutti gl'intervenuti era concorde il pensiero e la soddisfazione sentita nel festeggiare compiuta e provata un'opera, che, pochi anni or sono, le industrie paesane non avrebbero potuto compiere senza il concorso delle straniere.

Sanzionata così quest'opera capitale della linea Novara-Pino, poco manca perchè su di essa possa correre continua e sicura la locomotiva, sviluppatrice di commerci importanti pel nostro paese; e si può confermare la notizia, che i giornali hanno già pubblicato in questi giorni, che cioè nei primi del prossimo mese verrà eseguita la prescritta visita di ricognizione della linea, e che, se nulla d' imprevedibile verrà ad impedirlo, il giorno 12 se ne farà l'inaugurazione, ed il 14 successivo l'apertura all'esercizio.

F. N.

Domenica 22 corrente si chiusero i lavori della Conferenza internazionale tenutasi a Berna, come annunciammo, per l'unificazione del materiale ferroviario.

La Germania vi era rappresentata da sei delegati, presieduti dal sig. Strecker, consigliere superiore intimo; l'Austria-Ungheria da cinque delegati, presieduti dal sig. Franz Kamper, consigliere al Ministero del commercio; la Francia da otto delegati, presieduti dal sig. Lunyt, ing.-capo, membro del Comitato per l'esercizio tecnico delle Ferrovie; la Svizzera da tre delegati; e l'Italia da sei delegati, presieduti dal sig. comm. G. Bussi, Commisario governativo per le Ferrovie dell'Alta Italia.

L'Amministrazione dell'Alta Italia vi ha delegato il cav. Aurelio Fusarini, ing.-capo delle officine di Verona, ed il cav. Luigi Bianco, ing. della Manutenzione; l'Amministrazione delle Ferrovie Romane, il sig. cav. Agazzi, ing.-capo del Materiale e trazione, ed il cav. Orefice, ing. del Mantenimento; l'Amministrazione delle Meridionali, il cav. Riva, ispettore principale del Materiale.

A Presidente della Conferenza venne nominato il Consigliere federale Welti.

Il cav. Agazzi fece e sostenne la proposta di adottare il tipo dei repulsori e tenditori esistenti sulle linee italiane. Tale proposta venne da principio combattuta, specialmente dai delegati tedeschi, e quindi respinta: ma, ripresentata dallo stesso Agazzi sotto altra forma, venne caldamente appoggiata dai delegati francesi, e, meglio compresa anche dai tedeschi e dagli altri, venne da ultimo approvata.

La proposta Agazzi, non solo fa onore al personale tecnico italiano, che seppe scegliere un tipo pratico; ma quello ch'è più, fa risparmiare alle Amministra-

zioni una spesa non indifferente per la riduzione del tipo rispettivo a quello normale adottato dalla Conferenza.

Venne pure fissata l'uniformità dei tamponi, altezza e scartamento, dello scartamento delle rotaie, degli assali delle ruote, nonchè dell'altezza e larghezza dei veicoli, allo scopo che la circolazione del materiale mobile possa aver luogo da una rete all'altra senza trasbordi.

><

Da ieri venne ristabilita la comunicazione tra le Stazioni di Rovigo e Legnago, e quindi riattivato il regolare servizio pei viaggiatori e per le merci nella Stazione di Legnago. Sussiste però l'interruzione tra questa Stazione e quella di Cerea.

><

Il Ministero di agricoltura, industria e commercio ha approvato, per la parte che lo riguarda, la proposta dell' Amministrazione delle Strade ferrate dell' Alta Italia, intesa a modificare la tariffa per lo scalo lacuale di Como e la tariffa locale interna N. 1 pei trasporti a piccola velocità provenienti da località del Lago Maggiore, estendendola anche a quelli provenienti da località del Lago di Como.

Per tal guisa restano soddisfatti i desiderii manifestati dalla Camera di commercio ed arti di Como, la quale aveva instato per ottenere quelle modificazioni di tariffa, nell'interesse del Commercio della città.

><

Ci scrivono da Venafro che quell' Ufficio tecnico governativo per la ferrovia da Caianello ad Isernia ha ripresentato al Ministero dei lavori pubblici il progetto di appalto del 2° tronco della linea predetta, modificato a senso delle prescrizioni del Consiglio superiore. La lunghezza del tronco è di m. 5,800, ed il relativo importo rileva a L. 690,000, delle quali per opere da appaltare L. 520,000, ed a disposizione dell' Amministrazione governativa L. 170,000.

><

Ci scrivono da Livorno che si fa sempre maggiore l' agitazione dei commercianti di quella città contro la concessione fatta dall' Amministrazione delle strade ferrate Romane alla Ditta Nardi e Barzacchi del servizio di facchinaggio in quella Stazione.

Si trova che la decisione dell' Amministrazione ferroviaria sarebbe contraria alla disposizione del Regolamento-tariffe, la quale dà facoltà ai privati di eseguire il carico e lo scarico delle merci con facchini propri.

Si obbietta inoltre che l' obbligo imposto ai commercianti di valersi di una Ditta speciale pel servizio di che trattasi, porta con sè un onere assai maggiore, perchè l' Agenzia privilegiata pretenderà sempre di più di quello che si è speso fin qui pel facchinaggio libero.

Si osserva infine che, mentre in altre piazze si sono fatti e si faranno sacrifizii pecuniarii dal Governo, dalle Provincie e dai Comuni per togliere appunto qualsiasi monopolio nel servizio di facchinaggio, a Livorno invece si farebbe rivivere un tale monopolio, con danno gravissimo del Commercio.

Per nostra parte, pur trovando che meritano di essere prese in serio esame le lagnanze dei commercianti livornesi, non possiamo astenerci dal far rilevare come la concessione fatta dall' Amministrazione ferroviaria alla Ditta Nardi e Barzacchi sia fondata in diritto, anche per quanto si riferisce al Regolamento-tariffe; imperocchè in questo avvi un articolo, il quale dà diritto all' Amministrazione di effettuare essa il servizio di carico e scarico di tutte le merci delle ultime classi e di tutte quelle comprese nelle tariffe differenziali speciali e locali.

Tuttavia trattasi di un fatto di grande importanza, e che merita l' attenzione degli onorevoli Ministri dei lavori pubblici e di agricoltura, industria e commercio, perocchè un maggior o minor tasso nel servizio di facchinaggio può esercitare non poca influenza sul traffico.

><

Nella notizia da noi data nel precedente numero circa il contratto stipulato tra le Ferrovie Romane e la Società di Bochum per la fornitura di rotaie di acciaio fuso, fu erroneamente stampato 600 *tonnellate* in luogo di 6,000.

Nel rettificare la detta cifra, possiamo aggiungere che quelle rotaie sono destinate al rifacimento dell'armamento della linea Maremmana.

><

La insufficienza di spazio non ci ha fin qui consentito di pubblicare le promesse informazioni tecniche intorno al progetto di appalto del tronco della ferrovia Parma-Spezia, compreso fra Solignano e Ghiare, di recente sottoposto all' approvazione del Ministero dei lavori pubblici.

Il tronco suddetto è lungo m. 8,760, ed il relativo tracciato si svolge lungo il Taro, del quale segue per circa 7 chilometri la sponda sinistra e pel rimanente la destra. L' andamento planimetrico è costituito da 16 rettilinei e da 17 curve, i primi dello sviluppo di m. 4,620, e le seconde di m. 4,140; il raggio minimo delle curve è limitato a m. 450. L' andamento altimetrico è suddiviso in m. 1,250 di tratti orizzontali ed in m. 7,510 di tratti in pendenza, di cui la massima raggiunge il 10 per mille, limitatamente però a due livellette della complessiva lunghezza di m. 1600.

Le più importanti opere d' arte progettate lungo il tronco sono le seguenti:

1° Ponte sul Taro in 12 arcate, della luce complessiva di m. 225; 2° ponte sul torrente Manubbiola in 11 archi, lungo in tutto m. 130; 3° ponte sul rivo Rizzano a travate metalliche in 3 luci, di cui la centrale di m. 25, e le due laterali di m. 20; 4° ponte in ferro sul rivo Bragadoca ad una sola luce, di m. 45; 5° ponte a travate metalliche sul torrente Mozzola, in tre aperture di 36 m. cadauna; 6° ponte sui rivi Lama e Borella, in una travata in ferro, il primo di m. 20, ed il secondo di m. 15; 7° ponte in muratura sul rivo Scorza a due archi, di 10 metri cadauno.

Oltre alle predette opere principali, altre minori sono previste, cioè: 13 manufatti da m. 0.60 ad 1 m.; 10 ponticelli da 1.01 a 3.00 m., e 5 altri ponticelli da 3.01 a 5 metri.

Lungo il tronco, a difesa dell' argine stradale, sono preventivati importanti muri di rivestimento; il loro sviluppo complessivo oltrepassa i 7,000 m. Una sola galleria dovrà essere perforata, e la sua lunghezza è di poco superiore ai m. 200.

Sono inoltre progettate: una Stazione per l'abitato di Berceto, ed una fermata per quello di Valmozzola. Per l'alloggio del personale di guardia dovranno costruirsi 6 case cantoniere, e per mantenere la continuità delle strade attraversate dalla ferrovia verranno eseguiti 4 passaggi a livello.

La spesa totale preventivata per tutti i lavori del tronco,

nonchè per le provviste relative, è di poco inferiore ai 7 milioni di lire, e quindi il costo medio chilometrico viene a risultare di circa L. 790,000.

><

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 16 al 21 corrente.

Furono approvati, fra gli altri, i progetti riflettenti:

L'appalto per la fornitura e collocazione in opera del materiale fisso nelle Stazioni del tronco Tivoli-Mandela, della ferrovia Roma-Sulmona;

La costruzione di travate metalliche per ponti, lungo il tronco Reggio-Villa San Giovanni, della ferrovia Reggio-Castrocucco;

La costruzione di cinque ponti a travate metalliche, di cui tre sul Velino, uno sul Turano, ed uno sul Canera, lungo la ferrovia Terni-Rieti;

L'impianto ed esercizio di una tramvia a vapore da Rivarolo Canavese a Cuorgnè, in provincia di Torino;

La sistemazione degli argini destro e sinistro del Reno, fra gli idrometri del Trebbo e di Buonconvento nei Comuni di Castelmaggiore, Argelato, Calderara e Sala, in provincia di Bologna;

I lavori di sistemazione occorrenti al torrente Santa Croce nell'Agro Nocerino, in provincia di Salerno;

L'arginamento di un tratto del torrente Longano in Barcellona Pozzo di Gotto, provincia di Messina.

Furono inoltre approvati i cottimi conchiusi d'urgenza:

Per interclusione di due rotte avvenute sulla sinistra di Adige, l'uno tra i segnali di guardia 38 e 42 in Comune di Masi, l'altra a Volta Cumana in Comune di Sant'Urbano, provincia di Padova;

Per interclusione della rotta avvenuta nell'argine destro di Brenta Cunetto a Bojon, in Comune di Campolongo Maggiore, provincia di Venezia;

E per chiudimento della rotta avvenuta a Pontelungo sulla destra del canale omonimo, in provincia di Padova.

Furono da ultimo ritenuti ammissibili in linea d'arte due progetti di massima, di cui uno per una ferrovia economica da Bergamo a Soncino, e l'altro per una ferrovia da Cosenza a Paola.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Avezzano-Roccasecca. — In seguito alla diminuzione di L. 5.45 per cento fatta in tempo utile sul presunto prezzo di L. 2,090,691.10, ammontare del deliberamento susseguito all'asta tenutasi il 21 settembre ultimo scorso, per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Avezzano-Roccasecca, compreso fra le Stazioni di Arpino e Sora, della lunghezza di m. 9,800 (escluse le espropriazioni stabili e la provvista dei ferri d'armamento e meccanismi fissi per le Stazioni), si procederà alle ore 10 antim. dell'11 novembre p., v., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Caserta simultaneamente, al definitivo deliberamento della detta impresa a chi risulterà il miglior oblatore in diminuzione della presunta somma di L. 1,976,748.44, a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto.

I lavori dovranno essere intrapresi a misura che se ne farà la regolare consegna, ed essere condotti con la necessaria attività perchè l'apertura del tronco all'esercizio possa essere fatta entro mesi 48 dal giorno in cui la consegna avrà avuto principio. I lavori di completamento, di finimento, accessorii, e quelli di manutenzione obbligatoria a carico dell'Impresa, dovranno essere ultimati, in uno con la relativa liquidazione finale ed in istato di collaudo, entro mesi 24 successivi all'apertura del tronco all'esercizio.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 80,000, ed in L. 160,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

— In seguito alla diminuzione di L. 5.45 per cento fatta in tempo utile sul presunto prezzo di L. 2,706,436.10, ammontare del deliberamento susseguito all'asta tenutasi il 21 settembre suddetto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Avezzano-Roccasecca, compreso fra Arce ed Arpino, della lunghezza di m. 10,300 (escluse le espropriazioni stabili e la provvista dei ferri d'armamento e meccanismi fissi per le Stazioni), si procederà alle ore 10 antim. dello stesso giorno presso il Ministero e presso la Prefettura suddetti simultaneamente, al definitivo deliberamento della riferita impresa a chi risulterà il migliore oblatore in diminuzione della presunta somma di L. 2,558,935.33, a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto.

I lavori dovranno essere intrapresi e compiuti come sopra.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificrto come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 97,000, ed in L. 193,000 quella definitiva, ambedue come sopra.

Ferrovia Roma-Napoli. — Si scrive da Napoli, 17, alla *Perseveranza*:

Qui si crede che per la ferrovia direttissima Roma-Napoli il Ministero accetterà il tracciato delle Meridionali, che riduce il viaggio da 7 a 3 ore e mezzo, salvo a prolungare il tracciato, per ragioni militari, con un lungo traforo pei monti che son presso Terracina. Questa ferrovia sarà probabilmente concessa alla Società, che tra alcuni mesi piglierà il posto di quella delle Meridionali, e che otterrà l'esercizio di una parte delle ferrovie italiane. Si crede che i lavori di questa linea nuova saranno accettati pel loro valore in luogo di cauzione della futura Società. Inoltre si crede che il Governo intenda ritenere la proprietà delle ferrovie e del materiale mobile, e che si discuta soltanto se dividere le linee italiane, o longitudinalmente, secondo il Depretis, ovvero secondo il parallelo di Roma, come propone il Baccarini.

Ferrovia Genova-Ovada-Acqui-Asti. — Scrivono alla *Gazzetta Piemontese* da Ovada, 19:

La notizia del cospicuo sussidio di un milione (cioè L. 50,000 all'anno per 20 anni, *a fondo perduto*), votato dal Consiglio provinciale di Alessandria per la ferrovia Genova-Ovada-Acqui-Asti per Valle Stura, fu qui accolta col massimo giubilo. Tutti qui sono grati al signor conte Gaioli ed al benemerito senatore Saraceo, per avere così strenuamente combattuto per questa vittoria. In Alessandria era la maggiore resistenza da vincere.

E poichè sono in argomento, permettetemi una piccola indiscrezione.

Giorni sono, per opera dell'egregio avvocato Pizzorni, dell'ingegnere Bosco, del procuratore Bottero, e degli altri membri del Comitato della ferrovia, e grazie all'intervento dell'instancabile senatore Saracco, si sono gettate a Genova colla nota ditta M..., le basi di un contratto per la *pronta* e *rapida* costruzione della detta ferrovia. La ditta M... si obbliga a costrurre la ferrovia Genova-Ovada-Acqui-Asti nel minor tempo possibile, determinato dai pochi anni occorrenti al traforo dell'Appennino. Essa deposita un milione a garanzia di questo suo impegno. Il Consorzio la rimborserà in 20 anni, corrispondendole nel frattempo un interesse di poco superiore al saggio della rendita.

Stazione centrale di Milano. — Il *Corriere della sera* scrive:

Finalmente pare proprio che si pensi a costruire la tettoia sul piazzale della Stazione, tante volte invano invocata e dal Consiglio comunale e dalla pubblica stampa, e che è reclamata da imperiose necessità d'igiene e di decoro cittadino.. Leggiamo infatti nel rendiconto morale del sig. conte Sindaco, relativo all'esercizio 1881, quanto segue: « Sono lieto di poter finalmente corrispondere ad una rac-

comandazione che mi venne fatta e ripetuta più volte, assicurando che la proposta di costrurre una tettoia sul piazzale della Stazione centrale a difesa delle vetture che vi stazionano, è prossima ad una soluzione, mercè l'offerta fatta dal Comune di concorrere nella spesa ».

Ponte sul Po a Borgoforte. — La Direzione dell'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia ha pubblicato quante segue:

Ristabilito il passaggio sul ponte di chiatte del Po a Borgoforte, venne sul medesimo, a cominciare dal giorno 21 andante, attivato a mezzo di vetture il servizio di trasbordo dei passeggieri, bagagli e merci celeri fra il casello 39 sulla sponda sinistra del Po ed il casello 38 sulla destra.

Per il trasborto suddetto non verrà esatta alcuna sopratassa.

L'Amministrazione assumerà anzi a suo carico la tassa di pedaggio pel transito sul ponte.

I colli bagagli e merci celeri, che saranno trasbordati, non dovranno superare il peso di 100 chilogrammi.

L'orario dei treni sarà in conseguenza modificato, tanto sulla linea Verona-Modena, quanto sulla linea Rovigo-Legnago.

Facilitazioni pei trasporti a favore degli inondati. — Il Consiglio d'amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia, penetrato dai disastri dolorosissimi cagionati dalle recenti inondazioni nelle provincie venete, e volendo cooperare ad alleviarne, per quanto è in suo potere, le conseguenze, ha testè deliberato di accordare le maggiori possibili facilitazioni nei trasporti delle persone, degli oggetti di salvataggio, delle derrate ed effetti, che si spediscono in soccorso ai danneggiati.

Tali trasporti di effetti, ecc., dovranno, peraltro, dai mittenti effettuarsi normalmente a tariffa ordinaria, salvo poi il rimborso delle tasse integrali (esclusa l'imposta erariale), da chiedersi all'Amministrazione ferroviaria con speciale domanda, alla quale dovrà allegarsi il bollettino di spedizione debitamente vidimato dalle Autorità.

Facilitazioni di viaggio pegli Elettori politici. — La suddetta Direzione dell'esercizio ha pubblicato il seguente Avviso:

Allo scopo di agevolare agli Elettori politici, nella circostanza delle prossime elezioni generali, il godimento delle facilitazioni di viaggio loro concesse, si rende noto quanto segue:

1° La distribuzione dei biglietti, a prezzo ridotto del 75 per 100, avrà principio col giorno 24 corrente pei viaggi con percorrenze superiori a 300 chilometri, ed il 25 successivo per quelli di minor percorso; e sarà continuata fino al mattino del giorno 29 coi treni coi quali gli Elettori potranno giungere al rispettivo Collegio nelle ore antimeridiane.

2° Il viaggio di ritorno potrà essere effettuato entro i cinque od i quattro giorni che seguono la votazione secondo la percorrenza, restando concesso agli Elettori di partire anche coll'ultimo treno del quinto o rispettivamente del quarto giorno, con facoltà di compiere il viaggio nei successivi.

3° Per maggior comodo degli Elettori, nelle Stazioni principali la distribuzione dei biglietti incomincierà due ore prima della partenza, ed un'ora prima nelle secondarie; i biglietti saranno inoltre valevoli per partire con qualunque treno del giorno in cui furono distribuiti.

4° È lasciata facoltà agli Elettori di frazionare il viaggio in modo da potersi fermare nelle Stazioni intermedie, rilasciando però uno scontrino delle dichiarazioni *A* o *B* per ogni fermata.

5° Gli Elettori dovranno, di massima, tenere sempre la via più breve, tanto nel viaggio di andata, quanto in quello di ritorno. Essi potranno tuttavia seguire una via chilometricamente più lunga, qualora questa riesca più sollecita per favorevoli coincidenze di treni, senza pagamento di alcuna tassa pel maggior percorso.

6° Qualora alle date suddette continuasse l'interruzione sulle linee Rovigo-Pontelagoscuro, Cossobuono-Legnago e Mantova-Modena, gli Elettori, che dovrebbero compiere il loro viaggio percorrendo in tutto od in parte le anzidette linee interrotte, potranno valersi del servizio di trasbordo, senza pagamento della relativa sopratassa, o percorrere invece la via di Piacenza-Cremona od anche quella di Piacenza-Milano, qualora questa riescisse preferibile per favorevole coincidenza di treni, senza pagamento di alcun supplemento di tassa per maggior percorso.

7° Gli Elettori potranno viaggiare in tutti i treni aventi vetture della stessa classe del biglietto, eccetto però quelli composti di sole vetture di 1ª classe. — Gli Elettori provvisti di biglietti di 3ª classe potranno prender posto nei treni aventi vetture di tal classe.

Avvertenza — Le disposizioni che precedono sono applicabili ai trasporti in servizio cumulativo colle ferrovie Romane, Meridionali e Calabro-Sicule, nonchè ai viaggi per le eventuali votazioni di ballottaggio.

Per i percorsi lacuali rammentasi l'obbligo della presentazione di separati scontrini.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — La *Gazz. Ticin.*, del 21, reca:

Il movimento sulla ferrovia del Gottardo (250 chilom.) durante il mese di settembre trascorso, fu il seguente: Persone trasportate 99,000 (agosto: 110,000), introito fr. 579,000 (fr. 594,000); merce trasportata tonnellate 29,985 (tonnellate 26,985), introito fr. 386,000 (fr. 356,000). Introito complessivo lr. 965,000 (fr. 950,000), ossia fr. 3,860 (fr. 3,800) in media al chilometro.

Le spese sulla stessa ferrovia durante il detto mese furono le seguenti: Spese d'esercizio, dedotti gli introiti di censi. fr. 300,000 (in agosto fr. 300,000), per chilometro fr. 1.200 (fr. 1,200); di più dell'introito sulle spese dell'esercizio fr. 665,000 (fr. 650,000).

— La stessa *Gazzetta* dice che la Conferenza internazionale per l'unità tecnica delle ferrovie, che attualmente si trova radunata a Berna, invitata dalla Direzione della ferrovia del Gottardo ad una visita delle sue linee, doveva giungere al domani in Lugano.

Ferrovie francesi. — Con decreto del 17 corr. del Presidente della Repubblica francese, al Ministero dei lavori pubblici venne soppressa la Direzione delle ferrovie, creata col decreto del 29 novembre 1881, e venne sostituita da due Direzioni, cioè: quella della costruzione, e quella dell'esercizio e del controllo.

Alla testa della prima è nominato il sig. Lax, ingegnere ordinario di prima classe nel Corso dei ponti e strade; ed alla testa della seconda, il sig. Bougeot de Briel, capo-divisione al Ministero dei lavori pubblici.

— Il Ministero dei lavori pubblici autorizzò la Compagnia delle ferrovie del Mezzodì ad aprire all'esercizio dal 15 corr. la linea da Mont-de-Marsan a Roquefort. Essa ha la lunghezza di 24 chil., e le due Stazioni di Saint-Avit e Roquefort.

Autorizzò pure l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ad aprire all'esercizio dal 16 corrente la linea da Niort a Montreuil-Bellay. Essa ha la lunghezza di metri 107,401, compresi i 3,113 m. tolti a prestito dalle ferrovie già esistenti. Indipendentemente dalle due Stazioni estreme, la linea comprende 13 Stazioni.

E finalmente autorizzò la Compagnia delle Ferrovie dell'Est ad aprire all'esercizio dal 28 corr. la linea da Lunéville a Gerbéviller. Essa è lunga chil. 10.014; ed indipendentemente dalla Stazione testa di linea a Mont-sur-Meurthe (ferrovia da Parigi ad Avricourt) e della Stazione estrema Gerbéviller, comprende la Stazione di Xermaméuil-Lamath.

Ferrovie turche. — Si conosce già da parecchi anni il progetto di costruire due ferrovie dell'Eufrate, cioè una da Costantinopoli per Angora e Diarbekir a Bagdad, e l'altra da Alessandretta per Aleppo a Bagdad. Ma nes-

suna Compagnia volle realizzare alcuno di tali progetti, senza una garanzia d'interesse da parte della Porta, e questa non si mostrava guari disposta ad accordare tale garanzia; per cui i progetti rimasero sempre allo stesso punto. Ora si scrive da Costantinopoli alla *Neue Freie Presse*, che alcuni ingegneri inglesi stanno elaborando il progetto di una ferrovia dello stesso genere, ma di una estensione meno considerevole. Trattasi di una ferrovia, che avrebbe origine ad Alessandretta, e si dirigerebbe, per Aleppo, in linea diretta verso l'Eufrate. Questa linea non avrebbe che uno sviluppo di una ventina di miglia tedesche. Degli *steamers* manterrebbero il traffico fra le teste di linea da una parte e Bagdad e Bassora sull'Eufrate dall'altra.

Appena gli studii saranno compiuti, gli autori del progetto si dirigerebbero al Governo turco per chiederne la concessione.

Notizie Diverse

Opere idrauliche urgenti. — La *Gazz. Uff.* del 17 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 24 settembre p. p., preceduto dalla seguente relazione fatta a S. M. dal Ministro delle finanze:

« Le disastrose piene avvenute testè in parecchi corsi d'acqua tenuti in custodia dall'Amministrazione dello Stato, e principalmente nel Po e nell'Adige, hanno richiesto gravi spese di guardia e di riparazioni, di carattere istantaneo, agli argini di quei fiumi.

« Cogli ordinarii assegnamenti del bilancio sarebbe impossibile, com'è naturale, di provvedere ad emergenze così eccezionali, e farà mestieri, dopo passate le piene ed accertati i danni, avere i fondi occorrenti per ristabilire gli argini in condizioni normali.

« Ma intanto, dovendosi urgentemente eseguire tutti quei lavori di riparazione che sono indispensabili per evitare pericoli maggiori, il Consiglio dei Ministri ravvisò l'assoluta necessità di procurarsi per ora la somma di lire 500,000, prelevandola dal fondo per le *Spese impreviste*, all'appoggio dell'articolo 32 della legge di contabilità, affine di accrescere di L. 300,000 il capitolo n. 11, *Manutenzione e riparazione delle opere idrauliche di 2ª categoria*. e di lire 200,000 il capitolo n. 17, *Spese eventuali per le opere idrauliche*, del bilancio corrente pel Ministero dei lavori pubblici.

« Il riferente perciò si affretta a sottoporre alla M. V. il seguente decreto autorizzante il prelevamento in parola, pregandola di sancirlo colla Real sua firma ».

(Segue il R. Decreto, che sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge).

— La *Gazz. Uff.* del 18 corrente ha pubblicato un altro R. Decreto del 29 settembre detto, preceduto dalla seguente Relazione fatta a S. M. dal Ministro medesimo:

(Accennato il R. Decreto sovrariferito, la Relazione dice):

« L'estensione, assai maggiore di quello che dapprima ritenevasi, delle piene, e quindi l'aumentato numero dei danni da riparare, resero insufficienti anche le nuove somme poste a disposizione per supplire alle più urgenti occorrenze.

« Ond'è che il Consiglio dei Ministri deliberò di provvedere subito, all'appoggio dell'art. 32 della legge di contabilità generale, ad un altro prelevamento dal fondo per le *Spese impreviste*, della somma di L. 500,000, per accrescere di altre L. 300,000 il capitolo n. 11, e di L. 200,000 il catolo n. 17 del suindicato bilancio, mediante il decreto che il riferente si onora di sottoporre alla sanzione della M. V. »

(Segue il R. Decreto, che sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge).

Lavori edilizii in Roma. — La *Libertà* dice che il Consiglio di Stato ha preso un'ottima deliberazione. Prima di approvare il piano regolatore, ha invitato il Governo a voler definitivamente stabilire le località nelle quali dovranno essere costruiti gli edificii governativi.

Il Consiglio ha stimato inutile approvare il piano, dal momento che questo potrebbe essere cambiato a seconda delle deliberazioni del Governo.

Quanto poi alla questione del prolungamento della via Nazionale, si dovrà di nuovo consultare il Consiglio comunale, non potendosi approvare la deliberazione presa di creare un passaggio pei pedoni nel palazzo Altieri, riducendone la facciata e parte del cortile a portici.

— I lavori per la costruzione dei grandi fabbricati, che dovranno adornare la bellissima piazza all'Esquilino, procedono bene.

Il primo vasto fabbricato sull'angolo della via Carlo Alberto è tutto fondato non solo, ma sono stati eseguiti il piano terreno ed una parte del primo piano. Di altri due fabbricati sono stati eseguiti gli scavi per le fondazioni; anzi in uno, esse sono già cominciate.

Sono giunte dal lago Maggiore una cinquantina di colonne bellissime di granito di Baveno, colle basi ed i relativi capitelli. E un maggior numero ne sarebbe giunto, se le interruzioni delle ferrovie dell'Alta Italia, le acque alte e le bufere del lago non ne avessero ritardato il trasporto.

Queste colonne serviranno ad adornare i portici bellissimi di quella piazza, che diventerà per sè stessa un monumento.

Tra qualche giorno verrà attivata la nuova linea del *tramways* che dalla Stazione della ferrovia di Tivoli, attraversando la nuova porta S. Lorenzo, dovrà servire al trasporto dei materiali per la costruzione dei suddetti fabbricati. L'Impresa Marotti e Frontini, concessionaria di questi lavori, farà di tutto perchè siano terminati prima dell'epoca stabilita nel contratto col Municipio.

Lavori del Tevere. — Un'altra buona disposizione ha presa il Consiglio di Stato, dando il suo parere favorevole al progetto d'appalto della sistemazione generale del Tevere, dalla casa Amoretti-Antaldi ai bagni di Donna Olimpia sulla destra, e dal vicolo dello Struzzo fino presso allo sbocco della Marrana di San Giovandi sulla sinistra (esclusi i tratti già appaltati), e di spurgo dell'alveo del tronco medesimo, estendendolo a valle fino all'Emporio dai Marmi.

La spesa totale di tali lavori ascende a L. 12,900,000, ripartite: in L. 9,650,050 a base d'impresa; L 383,473 per opere ad economia; L 1,835,833 per indennità di espropriazione; e circa L. 1,027,862 per imprevedute, sorveglianza, ecc., ecc.

Industria nazionale. — L'*Italia Militare* annunzia che dal Ministero della guerra, nel desiderio di incoraggiare l'industria del paese, per farsi un più chiaro concetto del grado di concorso che si potrebbe avere rivolgendosi alla medesima, e dare più rapido sviluppo alla costruzione di materiali d'artiglieria, verrà fra breve commessa la fabbricazione di ben cinquanta affusti da mortai da cent. 15, e relativi ceppi di nuovo modello, ad un costruttore di Torino, che fece, fra venticinque Ditte, la migliore offerta. La Casa costruttrice dovrà servirsi esclusivamente dei mezzi propri.

Canale dal lago di Lugano. — Leggiamo nel *Sole*:

I signori Brivio, ing. Chizzolini, Cornaggia, avv. Aureggi, avv. Bonalumi, ing. Casanova, avv. Acerbi, fanno parte della Commissione nominata per promuovere la derivazione di un nuovo canale d'irrigazione dal lago di Lugano, secondo il progetto dell'ing. Cotta; ed hanno pubblicato una circolare per affrettarne la riuscita, seguita da un programma, nel quale sono invitati tutti coloro che desiderano la costruzione di questo canale a prendere conoscenza delle condizioni ed a sottoscriversi presso l'avvocato Pietro Acerbi in Milano, via Rugabella, 22.

Quando il numero degli adesionisti abbia raggiunto i 60, verranno invitati ad un'assemblea generale per eleggere la propria rappresentanza; mentre l'Associazione sarà nulla e sciolta, quando entro il 1883 non siensi raggiunti gli scopi pei quali si è costituita.

Società industriali ed istituti di credito. — Con R. Decreto del 18 settembre p. p. (*Gazz. Uff.* del 18

corr.), la Società anonima per Azioni al portatore, sedente in Firenze col nome di *Credito commerciale di Firenze*, col capitale nominale di L. 150,000, diviso in 1,500 Azioni da L. 100 ciascuna, e colla durata di 50 anni decorrendi dalla data del presente decreto, è autorizzata, e n' è approvato lo statuto.

— Con R. Decreto del 29 settembre detto (*Gazz. Uff.* del 19 corr.), la Società francese, anonima per Azioni nominative, sedente in Parigi, e denominata *La Caisse paternelle, Compagnie anonyme d'assurance à primes fixes contre les accidents*, è abilitata ad operare nel regno, avendo eletto domicilio in Torino, e destinato 300,000 fr. per le operazioni da farsi in Italia, con una cauzione dell'annua rendita di L. 8,540 Consolidato 5 per 0[0.

Esposizione generale italiana in Torino nel 1884. — Il 15 novembre p. v., nel Palazzo Carignano, alle ore 2 pom., si procederà all'appalto dei lavori e provviste per la costruzione del gruppo di gallerie distinte col n. VII nel piano generale dell'Esposizione, e destinate per le industrie manifatturiere, ascendenti a circa L. 443,000, da eseguirsi con tutto il mese di novembre 1883.

Tra gli *Avvisi d'asta* trovansi indicate tutte le speciali condizioni per questo appalto.

Pacchi postali. — Essendosi ad un tempo lagnate e le Amministrazioni ferroviarie e le Direzioni postali del danno materiale che ne veniva alle prime e dell'ingombro soverchio e fastidioso che era recato alle seconde, dalla abitudine invalsa nelle Amministrazioni centrali di spedire in franchigia grossi pacchi di carta bollata o di stampati, la Direzione generale delle poste ha ottenuto che da ciascun Ministero fossero date precise istruzioni agli Ufficii dipendenti, affinchè questi si valgano esclusivamente del servizio dei pacchi postali ogni volta che si tratta di pieghi non aventi carattere di corrispondenza ufficiale.

Ufficii telegrafici. — Il 14 corrente in Caulonia (provincia di Reggio Calabria), in Vignanello (provincia di Roma), ed in Lizzano (provincia di Lecce); ed il 15 in S. Pietro in Casale (provincia di Bologna), è stato aperto nn Ufficio telegrafico governativo, al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Telegrafia internazionale. — L'Ufficio internazionale delle Amministrazioni telegrafiche, residente in Berna, notifica che il cavo Guadeloupe-Dominique (Indie occidentali) è ristabilito.

La corrispondenza è quindi riattivata per tutte le isole delle Indie occidentali fra Guadeloupe e Trinidad.

— Lo stesso Ufficio annunzia che il cavo Hong-Kong Amoy è ristabilito. Le corrispondenze per la China riprendono il loro corso regolare.

E dal 14 corrente, le tasse pel Chilì sono ridotte (via Lisbona) da L. 25,205 a L. 17,675 per parola.

Illuminazione elettrica sulle ferrovie. — Mentre speriamo di potere nel prossimo numero far luogo ad un articolo speciale su tale argomento, togliamo quanto segue da un carteggio da Monaco, 17, alla *Perseveranza*:

Interessantissime furono le prove che si fecero, per ordine della nostra Direzione generale delle ferrovie, l'altra sera con uu treno preparato appositamente, che percorse la ferrovia tra la nostra città e Starenberg, illuminato a luce elettrica sistema Edison, e la macchina colla lanterna di Schuckert. A queste prove presero parte la Commissione incaricata di decidere sul risultato delle prove stesse, molti scienziati, ufficiali del Genio, alcuni del Municipio, molti impiegati delle Ferrovie, e rappresentanti la stampa: in tutti circa 200 persone.

Nel ritorno, il treno si fermò alla Stazione di Planegg, e la locomotiva sola andò indietro circa 1000 metri; ma pure a tale distanza, l'occhio non era capace di fissare la lampada che spandeva tanta luce.

La lampada Schuckert si può dire che per due chilometri di distanza illumina la ferrovia ed un buon tratto delle campagne ad essa confinanti; per le ferrovie e pel militare è una grande invenzione, che farà chiasso in tutta l'Europa. — Anche i vagoni illuminati colle lampade elettriche Edison diedero brillanti risultati.

Canale tra Colonia ed Anversa. — Leggesi nei fogli tedeschi:

Un ingegnere di lavori idraulici ad Utrecht in Olanda si è diretto, per mezzo della Legazione neerlandese, al Governo prussiano, affine di ottenere una sovvenzione per i lavori preparatorii di un Canale che unisca Colonia ad Anversa. Egli desidera che gli siano aggiunti degli esperti per aiutarlo a stabilire le spese di costruzione di questo canale fino al confine dei Paesi Bassi. La Camera di commercio di Colonia s'interessa vivamente a tale quistione, ed ha deciso di appoggiare la domanda dell'ingegnere presso il Governo prussiano.

Canale tra il mare del Nord ed il Baltico. — Leggesi nei giornali medesimi:

Si assicura che il Governo tedesco intende dedicare la sua attenzione all'esecuzione del progetto per la costruzione del canale, che deve riunire il mare del Nord col Baltico. Parecchi ufficiali dello Stato-maggiore generale visitarono i distretti attraverso cui deve passare il canale, ed il capo dello Stato-maggiore ebbe ordine di fare una relazione sulla importanza marittima. Una Commissione, composta di membri dello Stato-maggiore e di ufficiali del Ministero della guerra e della marina, venne pure nominata, allo scopo di fare i necessarii preparativi per l'esecuzione del progetto.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I titoli ferroviarii continuarono anche nella scorsa settimana a tenersi estranei al movimento, e ne diamo i prezzi per memoria.

Le Azioni Meridionali quotate a 455 e 456; le Obbligazioni relative a 272.25 e 271; i Boni a 542. Le Sarde, serie A, a 267.50; la serie B a 271; la serie C a 267 e 266.50.

Le Palermo-Trapani, prima emissione, a 271; la seconda a 272. Le Pontebbane a 424; le Lombarde a 288; le Azioni Ferrovie Romane a 114; le Centrali toscane a 459.

A Parigi, un po' meglio tenute le Azioni Lombarde a 303.75, le Obbligazioni a 287.50 e 289; le Vittorio Emanuele a 276.25; le Azioni Ferrovie Romane a 112.

CONVOCAZIONI.

Banca Siciliana — Gli azionisti sono riconvocati pel giorno 12 novembre p. v. in Messina (Camera di commercio) per deliberare sulla proposta di liquidazione, e per la nomina degli stralciarii.

VERSAMENTI

Cassa di sovvenzione per imprese — Gli azionisti sono invitati a versare il 4° decimo in L. 50 per ciascuna Azione, dal 10 al 20 novembre p. v., in Genova presso la sede sociale (via Roma, 10), ed in Torino presso i banchieri Nigra.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*)*.

Il 3 novembre p. v., presso la Direzione delle costruzioni navali del 1° Dipartimento marittimo (Spezia), si procederà al definitivo deliberamento dell' appalto della fornitura di m. c. 800 di legname pino di Corsica in pezzi squadrati, sull' importo di L. 54,700.80, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito cauzionale L. 6,400 in numerario o rendita D. P.

— Il 4 detto mese, presso il Municipio di Atina (prov. di Caserta), si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione della conduttura d'acqua potabile dalla sorgente Chiusi, in tenimento di Villalatina, all' abitato di Atina, per la presunta somma di L. 69,500. Deposito interinale L. 3,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in moneta metallica, o biglietti di Banca, o rendita D. P.

— Il 6 detto mese, presso la Prefettura di Grosseto, si procederà al definitivo deliberamento dell' appalto dei lavori di sistemazione dei ponti in legno delle vie di Padule e della Badiola, sull' importo di L. 68,618.55, a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto. Lavori da eseguire entro un triennio. Le condizioni d' asta sono quelle stesse dell' incanto primitivo.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare in Foggia, si procederà al definitivo deliberamento dell' appalto dei lavori d' ampliamento della caserma Sant'Antonio per sede del Distretto militare, sull' importo di L. 46,787.50, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 220 giorni. Deposito cauzionale L. 5,000 in numerario o rendita D. P.

— Il 7 detto mese, presso la Direzione del Genio di Piacenza, si terrà un' asta per l' appalto della radicale modificazione dell' ala nord-est della caserma S. Bernardo in Piacenza; con rialzamento del fabbricato, per il presunto importo di lire 69,000. Lavori da compiere entro 180 giorni. Deposito cauzionale L. 7,000 in contanti o rendita D. P.

— Il 9 detto mese, presso la Direzione d' artiglieria della Fonderia di Napoli, si terrà un' asta per l' appalto della fornitura di chilog. 20,000 di rame in pani, pel complessivo importo di L. 40,000. Consegna entro 40 giorni dal 1° gennaio 1883. Deposito cauzionale L. 4,000.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Caserta e di Avellino, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l' appalto dei lavori di sistemazione del torrente Gaudo nel tronco compreso fra il già sistemato presso Baiano a valle, e la fornace di Montuori a monte, per la presunta somma di L. 138,000. Lavori da eseguire entro 2 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 7,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Il 15 detto mese, presso il Comitato esecutivo per l' Esposizione generale italiana in Torino nel 1884 (palazzo Carignano), si terrà un' asta per l' appalto del *Primo Lotto* dei lavori e provviste per la costruzione del gruppo VII di gallerie, destinato alle Industrie manifatturiere, per il presunto importo di L. 443,000. Lavori da eseguire entro il novembre 1883. Deposito interinale L. 22,000 in contanti o rendita D. P. presso la Cassa delle Opere Pie di S. Paolo, o Banca Nazionale, o Banco di Napoli. Condizioni d' asta e Capitolati visibili presso la sede del Comitato esecutivo (palazzo Carignano), e nell' Ufficio dell' ing. Riccio, direttore dei lavori (via Ospedale, 11).

Appalti deliberati.

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto, per conto delle Ferrovie Meridionali, la costruzione di 6 nuove travate per la linea Taranto-Reggio.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

40ª Settimana. — *Dal* 1° *al* 7 *ottobre* 1882.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1882	1,580.—	532,361.26	336.94
Settimana corrisp. nel 1881.	1,460.—	520,701.72	356.65
Differenze nei prodotti della settimana 1882. . . .	+120.—	+ 11,659.54	— 19,71
Introiti dal 1° gennaio 1882	1,541.52	18,360,917.53	11,910 92
Introiti corrisp. nel 1881	1,447.85	18,711,516.63	12,923 66
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1882 . . .	+ 93.67	— 350,599.10	1,012.74
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1882.	1,338.—	271,221.82	202.71
Settimana corrisp. nel 1881.	1,324.—	251,137.65	189.68
Differenze nei prodotti della settimana 1882	+ 14.—	+ 20,084.17	+ 13.03
Introiti dal 1° gennaio 1882.	1,338.—	8,875,786.10	6,633.62
Introiti corrisp. nel 1881 .	1,293.43	8,453,790.66	6,535.95
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1882	+ 44.57	+ 421,995.44	+ 97.67

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di agosto 1882

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	43,887,12	16,513,91	11,031,42
Piccola Velocità	9,623,87	435,20	4,215,64
Totali . . .	53,510,99	16,949.14	15,247,06

Strade Ferrate Romane

30ª Settimana — *Dal* 23 *al* 29 *luglio* 1882.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa).

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,686	596,764.75	18,456.14
Settimana corrisp. del 1881.	1,681	572,190.08	17,748.73
Differenza (in più . . .	5	24,574.67	707.41
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 29 luglio 1882	1,682.233	17,944,499.75	18,540.38
Periodo corr. 1881	1,681.000	18,461,499.13	19,088.54
Aumento	1,233	—	—
Diminuzione	—	516,999.38	548.1°

(*) Media annua. — La linea Codola-Nocera-Pagani della lunghezza di chilom. 5 fu aperta all' esercizio col giorno 16 maggio anno corrente.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

PRODOTTI del mese di giugno 1882.

(depurati dalle tasse governative).

QUALITA' DEI TRASPORTI	LINEA VICENZA-SCHIO Importo	LINEA TREVISO-VICENZA e PADOVA-BASS. Importo	LINEA CONEGLIANO-VITTORIO Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori . . .	9,580.84	29,935.60	3,074.92	42,591.45
Bagagli e cani . .	123.08	594.49	60.38	777.95
Merci a grande vel.	995.54	6,554.92	409 65	7,960.11
Merci a piccola vel.	9,742.84	27,810.57	4,363.10	41,916.51
Introiti diversi . . .	446.85	882.57	297.62	1,627.04
Totale . . .	20,889.15	65,778.24	8,205 67	94,873.06

ANNUNZI

SOCIETÀ GENERALE
DI CREDITO MOBILIARE ITALIANO

Torino, via Ospedale, N. 24

La Società s' incarica della custodia dei titoli e valori, che le vengono consegnati in deposito, mediante il compenso di L. 1.25 per mille sino a lire *diecimila*, e di L. 1 per mille al di sopra di tale somma, e per ogni sei mesi, sul loro valore nominale; e si incarica gratuitamente dello incasso dei *coupons* sugli stessi titoli.

Apre conti correnti di depositi, corrispondendo, a datare dal 16 corrente, *l'interesse annuo del* 3 1[2 0[0.

Il depositante può disporre di:

L. 8,000 a vista per ogni giorno:

L. 12,000 con un preavviso di 3 giorni;

L. 24,000 con un preavviso di 5 giorni;

Riceve pure somme in deposito a termine fisso, ed a condizioni da convenire colla Direzione.

Si incarica del pagamento delle imposte dei proprii correntisti, secondo l'incarico che ne riceve.

Torino, 14 ottobre 1882.

LA DIREZIONE.

Onorificenze — Medaglia d'Oro: Parigi 1878 — Milano 1881 — Bergamo 1878 — Cremona 1880

Medaglie di Bronzo: — Parigi — Firenze. — Padova. — Forlì.

Medaglia del Progresso, Vienna — Diploma II. Grado, Torino — Menzione Onorevole, Verona

Medaglia d'argento: Parigi. — Milano. — Venezia. — Bergamo

SOCIETÀ ITALIANA
DEI
CEMENTI E DELLE CALCI IDRAULICHE
CON OFFICINE
IN BERGAMO — SCANZO — VILLA DI SERIO — PRADALUNGA
COMENDUNO E PALAZZOLO SULL'OGLIO

QUADRO DEL CONSUMO DAL 1864 AL 1881

ANNI	QUINTALI	ANNI	QUINTALI
1864	16,000	1873	363,000
1865	20,000	1874	329,000
1866	70,000	1875	336,000
1867	40,000	1876	403,000
1868	72,000	1877	516,000
1869	92,000	1878	391,000
1870	75,000	1879	329,000
1871	86,000	1880	462,000
1872	229,000	1881	593,000

Marca di Fabbrica

PREZZI DEL CEMENTO E DELLA CALCE

ALLA STAZIONE DI BERGAMO	al quin.	
Cemento idr. a lenta presa L.	1	80
Detto a rapida presa . . . . »	3	»
Detto a rapida presa (Qual. sup.) »	4	»
ALLA STAZIONE DI PALAZZOLO	**al quin**	
Calce idr. di Palazzolo . . . L.	2	50
Cemento idr. Portland . . . . »	5	»
Detto Portland (Qual. sup.) »	7	»

Rivolgersi alla Direzione della Società — BERGAMO.

Le **LIVRET-CHAIX** CONTINENTAL du mois courant est en vente dans ses gares et les librairies, et chez MM A. CHAIX et C., rue Bergère, 20, Paris.

1.er vol. Services français; avec cartes générales coloriées, des chemins de fer de la France et de l'Algérie. Prix: 1 fr. 50.

2.e vol. Services étrangers, trains français desservant les frontières, et services franco-internationaux, avec carte générale des chemins de fer du Continent. Prix: 2 francs. (Pour se rendre à l'étranger des divers points de la France, le voyageur n'a pas besoin de recourir au volume contenant les services français).

Chaque volume renferme, en outre, un guide-sommaire indiquant les principales curiosités à voir dans les villes importantes, les stations balnéaires etc.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Gara per concessione di esercizio del Caffè e Buffet annesso alla Stazione di GENOVA P. P.

Col giorno 31 Dicembre p. v. venendo a scadere il contratto attualmente in corso per affitto dei locali ad uso CAFFÈ e BUFFET alla Stazione di

GENOVA P. P.

si fa noto avere l'Amministrazione di queste Strade Ferrate deciso di aprire una pubblica gara per l'affitto, durante un triennio, dei detti locali, alle condizioni e patti risultanti dall'Avviso d'Asta e Capitolato d'oneri, visibili presso le principali Stazioni di questa Rete. Tale Capitolato verrà pure rimesso a quelle Ditte le quali ne facessero domanda a questa Direzione dell'Esercizio, o alle Stazioni stesse, nel termine di giorni 10 dalla data del presente Avviso.

L'Amministrazione si riserva di deliberare l'Asta a favore di quell'optante che essa crederà meglio, quand'anche la sua offerta non fosse materialmente la più vantaggiosa.

L'asta è aperta a qualunque Ditta intenda concorrervi. Affinchè però la scheda d'offerta sia valida, ogni concorrente dovrà allegare alla medesima un Certificato della Cassa Centrale dell'Amministrazione che ha sede in Milano, Corso Magenta N. 24, oppure del Capo di una delle Stazioni sottoindicate, comprovante di aver egli personalmente, od a mezzo di un suo rappresentante, depositata la somma di L. **400** in danaro od in Cartelle al Portatore del Debito Pubblico dello Stato al prezzo della Borsa di Milano nel giorno precedente al deposito.

Le Stazioni autorizzate a ricevere tali depositi sono le seguenti:

Alba, Alessandria, Arona, Asti, Bergamo, Biella, Bologna, Brescia, Casale, Ceva, Como, Cremona, Ferrara, Firenze, Gallarate, Genova P. P., Ivrea, Lecco, Lodi, Lucca, Mantova, Modena, Monza, Mortara, Novara, Novi, Oneglia, Padova, Parma, Pavia, Piacenza, Pinerolo, Pisa, Pistoja, Reggio, Savigliano, Savona, Spezia, Torino P. N., Treviso, Udine, Venezia, Ventimiglia, Verona P. V., Vicenza, Voghera.

Le schede d'offerta dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate Alta Italia in Milano**, in piego suggellato diligentemente a ceralacca, portante su ambedue le facce la seguente soprascritta: *Offerta per l'affitto dei locali ad uso Caffè e Buffet della Stazione di Genova P. P.*, ed in modo e tempo che le pervengano non più tardi del giorno 11 Novembre p. v. Le offerte saranno stese sui moduli di sottomissione a stampa che dovranno esser richiesti o a questa Direzione dell'Esercizio, od alle Stazioni presso le quali sono ostensibili i Capitolati.

L'apertura delle schede d'offerta avrà luogo il **13 Novembre p. v.,** alle ore **2 pom.,** presso la Direzione dell'Esercizio in Milano e potranno presenziarla le Ditte concorrenti alla gara.

Torino, 21 Ottobre 1882.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall'Ing. Comm. **ALFREDO COTTRAU** — Sede e Direzione: Napoli, 24, Strada Medina

Opificii meccanici in Castellammare (Stabia) e Savona (Liguria)

Principali lavori eseguiti, in corso di esecuzione, od assunti, dal Gennaio 1871 *al Luglio* 1882.

Opera	Committente	Lunghezza metri
Ponte sul *Tanagro*	Municipio di Sicignano	30
Id. sul *Fella*	» di Moggio Udinese	86
Id. sul *Salso* (A) in Licata	» di Licata	106
N. 5 viadotti sullo stradone delle *Mura*	» di Firenze	212
Ponte sul *Monticano* a San Martino	» di Conegliano	23
Id. sull'*Arno* in Pisa (B)	» di Pisa	107
N. 3 ponti sul *Basento* e sul *Crati*	» di Cosenza	114
Ponte *Sisto* sul Tevere in Roma (allarg.)	» di Roma	100
N. 2 ponti sull'*Adige* (A) (B)	» di Verona	343
Ponte sul *Fellicosalo* presso Modena	» di Fanano	27
Id. Strada *Stazione Montaguto*	» di Panni	16
Id. sul *Lamone*	» di Faenza	60
Id. sul *Mallero*	» di Sondrio	30
Id. sul *Malone*	» di S. Benigno	6
Id. sul *Titerno* (rist.)	» S. Lorenzello	27
Id. sul *Meduna*	» di Azzano Decimo	70
Id. sul *Mangari*	» di Pizzo	14
Id. sul *Terdoppio*	» di Garlasco	20
N. 5 ponti sul *Lambro*, sull'*Adda*, ecc.	Provincia di Milano	298
N. 2 ponti sull'*Agragas* e *Pandolfina*	» di Girgenti	26
Ponte sul *Crostolo*	» di Reggio Emilia	36
N. 4 ponti sul *Gallico*, *Scacciotti* e *Catona* (rist.) e *Stilaro*	» di Reggio Calabria	210
N. 12 id. sul *Senorbi*, *Segario*, *Arcidano*, *Scaffa*, *Tirso* e *Strada Playa*	» di Cagliari	313
Ponte sul *S. Giovanni* ad Intra	» di Novara	84
N. 3 ponti sul *Sabato* e *Salzola*	» di Avellino	63
Ponte sul *Liri* presso S. Giorgio	» di Caserta	53
Id. sulla *Bormida* a *Cortemiglia* (G)	» di Cuneo	63
Id. sul *Reinello*	» di Benevento	19
Id. *Canale Sifone*	» di Salerno	21
Id. sul *Testene*	» id.	44
Id. sulla *Nera*	» di Umbria	17
Id. sull'*Astico* a Caltrano	» di Vicenza	24
Id. sull'*Albula*	» di Ascoli Piceno	20
Id. sul *Crati* a *Bisignano* e sul *Belmonte*	» di Cosenza	78
N. 2 ponti sull'*Alcaringi* e *Bottone* e sul *Volturno*	» di Campobasso	71
Ponte *Fossa Marina* (Argenta)	» di Ferrara	27
Id. sul *Delmona*	» di Mantova	8
N. 3 ponti sull'*Ufente*, *Schiazza* e *Roccagorga*	» di Roma	51
N. 2 ponti sul *Brembo* (B) e sull'*Imagna*	» di Bergamo	121
N. 2 ponti sul *Cordevole*	» di Belluno	60
N. 9 ponti sul *Corace*, *Alli*, *Simmari*, *Crocchio*, *Tacina*, *Neto*, *Mesima*, *Merapotamo* e *Fiume Grande*	» di Catanzaro	904
Ponte *Disgrazia*	» id.	12
N. 9 ponti per strade provinciali	» di Messina	372
Ponte sul *Velino*	» di Aquila	23
Id. sul *Musone*	» di Padova	14
Id. sul *Cassibile*	» di Siracusa	32
N. 2 ponti per le Regie Caccie	Ministero della Real Casa	45
N. 5 ponti sul *Piave*, *Volturno*, *Stillaro*, *Brenta* (B) e *Fiumarella*	Ministero dei Lavori Pubblici	294
N. 2 ponti mobili. Fortificazioni di Spezia	» della Guerra	11
N. 10 ponti sul *Fella*, sul *Dogna*, *Patoco*, *Lavaz*, ecc. ecc., a *Muro* e *Piazzale Pontebba*	Ferr. Udine-Pontebba	591
Ponte sul *Piave* (G) e N. 7 ponticelli	» Mestre-Portogruaro	173
N. 2 Soprapassaggi	» Milano-Rho-Vigevano	24
N. 9 ponti e ponticelli, per la	» Milano-Erba-Saronno	46
N. 7 Viadotti e Ponticelli	» Saronno-Varese	390
Ponte sull'*Adda*	» Monza-Calolzio	108
Id. sull'*Oglio*	» Cremona-Mantova	128
N. 29 ponti, per la	» Mantova-Modena	529
N. 158 ponticelli, per la	» Vercelli-Pavia	428
Soprapassaggio	» Torino-Rivoli	13
Ponte *Gallenga*	» Torino-Cuorgnè	27
Ponte sul *Ticino* a *Sesto-Calende* (G)	» Novara-Pino	265
N. 24 ponti e ponticelli	» id.	218
N. 2 id.	» Novara-S. Bernardino	52
Ponte sulla *Roggia Mora*	» Novara-Varallo	22
N. 2 ponti, per la	» Gallarate-Laveno	114
N. 11 ponti, con rafforzamenti, per la	» Pisa-Colle Salvetti	136
N. 9 ponti, per la	» Asciano-Grosseto	134
Ponte sul *Serchio* (G) e *Cavalcavia*	» Pisa-Spezia	85
Id. sul *Tevere* (C) a Giove e 8 pont.lli	» Firenze-Roma	322
Ponte sul *Mar...ajo*	» Roma-Livorno	46
» *Cavalcavia* sulla ferr. di Carrara	» Livorno-Genova	7
N. 15 ponti e ponticelli (allarg.)	» Livorno-Firenze	510
Ponte sul *Rivo Galera*	» Fiumicino-Pontegalera	24
Id. sul *Tevere* (G)	» Viterbo-Attigliano	50
Ponti sui canali di *Pollena* e *S. Marco*	» Napoli-Castellammare	22
N. 7 ponticelli, per la	» Codola-Nocera	54
N. 5 ponti sul *Sacco* e *Pomerio*	» Roma-Napoli	95
N. 15 ponti sul *Pescara* (B), *Aterno* ecc.	» Pescara-Aquila	417
N. 5 Ponticelli per la	» Aquila-Rieti	47
N. 7 ponti diversi, per la	» Laura-Avellino	111
N. 25 ponti sul *Tanagro*, *Sele*, *Platano*	» Eboli-Picerno	1021
Ponte sul *Sele* (G) e n. 11 ponticelli	» Eboli-Reggio	239
Viadotto sul *Pantano* e N. 4 ponticelli	» Picerno-Potenza	97
Ponte sul *Basento* (B) a Bernalda	» Torremare-Pisticci	83
Id. sul *Vella* e 50 ponticelli diversi	» Pisticci-Grassano	314
N. 12 ponti sul *Basento* e ponticelli	» Grassano-Trivigno	255
N. 4 ponti (diramazione *Lago di Como*)	» Alta Italia	35
N. 10 travate nuove e varii ponticelli	» Taranto-Reggio	141
Ponte sul *Canalello* (G)	» Id.	28
N. 21 ponti e ponticelli	Ferr. Trivigno-Potenza	84
N. 10 ponti e ponticelli	» Taranto-Strongoli	205
Ponti sul *Neto* (A) e sul *Passovecchio* e N. 12 ponticelli	Ferr. Strongoli-Cotrone	264
N. 17 ponti, per la	» Cotrone-Catanzaro	542
N. 18 ponti, per la	» Catanzaro-Soverato	482
N. 5 ponti e ponticelli, per la	» Marina-Catanzaro	57
N. 29 ponti e ponticelli, per la	» Soverato-Assi	798
N. 47 ponti e ponticelli, per la	» Assi-Reggio	1322
N. 39 ponti e ponticelli, per la	» Buffaloria-Cosenza	601
N. 2 viadotti delle *Fontane* e *Agragas* (D)	» Porto Empedocle-Girgenti	195
Ponte sul *Platani* e N. 16 ponticelli	» Girgenti-Campofranco	252
N. 5 ponticelli, per la	» Campofr.-Passofonduto	21
N. 13 ponti, per la	» Campofranco-Lercara	313
N. 2 ponticelli, per la	» Favarotta-Canicatti	12
N. 21 ponti e ponticelli per la	» Diramazione Vallelunga	162
Ponte sul *Morello*	» Lercara-Catania	17
N. 2 sul *Simeto* e *Gurnalunga*	» Catania-Messina	179
Ponte sul *S. Leonardo*	» Catania-Siracusa	51
N. 3 ponticelli	» Catania-Licata	11
N. 3 id. per l'*Impresa Cesaroni*	» Siracusa-Licata	31
N. 3 ponticelli per le Ferrovie Sarde	» Oristano-Giara	22
N. 6 ponticelli	» id.	40
N. 2 Cavalcavia *Zerbo* e *Dongione*	» Alta Italia	31
N. 37 ponti e ponticelli per la	» Palermo-Trapani	455
N. 2 sul *Cerrifita* e sul *Tacina*	Impresa Greco-Allegrini	77
Cavalcavia Martina	Id. Legnazzi	12
Ponte sul *Vigneria*	R. Miniere dell'Isola d'Elba	72
Id. sull'*Anitrella*	Società Cartiere Meridionali	27
Id. sul *Liri* presso Isola	Cartiera del Sig. Courrier	19
Ponte *Fesca* e Viadotto poi	*Tramways* di Bari	43
Ponti per l'Acquedotto di *Caltanissetta*	Ditta Galopin-Süe, Jacob e C.	65
Id. sul *Carioni* e ponticello *Carriona*	Ferr. privata Cave di Carrara	41
Id. sul *Terdoppio* e sul *Langosco*	Impresa Medici	22
Id. *Groppoli* sul *Carriona*	Ditta Walton e Nepoti	12
Id. sul *Tevere* a Ripetta in Roma (C)	Società del Ponte di Ripetta	103
Id. sul *Soleo*	Impresa Castelli	38
N. 5 ponti e ponticelli	Impresa Anaclerio	41
Viadotto *Rio Genil* (E) e N. 6 ponticelli	Ferr. Malaga-Siviglia (Spagna)	157
N. 349 ponticelli e travature	Per diversi	2285
N. 18 ponticelli (F)	Ferr. Campofr.-Serradifalco	252

TOTALE: 1674 Ponti della lungh. totale di Metri **25,708**

Opera	Committente	Superficie coperta M.Q.
Tettoie delle Stazioni di *Foggia*, *Bari* ed *Ancona*	Ferr. Meridionali	13835
Id. di *Pietralcina*, *Morcone*, *Larino*, *Rieti*, *Antrodoco*, *Campobasso*, *Castellammare*	id. id.	1965
Id. nell'*Arsenale di Napoli*	Ministero della Guerra	534
Id. dello *Stabilimento Visconti*	Ditta Visconti-Modrone	202
Id. del *Politeama di Palermo*	Società Galland	990
Serra Metallica	Reggio Parco di Caserta	142
Tettoie del nuovo *Gassometro di Roma*	Società Anglo-Romana	1935
Id. del *Tivoli di Monte Mario*	Società di Monte Mario	615
Id. delle *Stazioni di Brescia* e *Pavia*	Ferrovie Alta Italia	5511
Id. della *Stazione di Savona*	id. id.	2230
Id. della *Stazione di Cagliari*	Ferrovie Sarde	1200
Id. per l'*Esposizione di Belle Arti*	Comitato Belle Arti in Napoli	524
Id. in *Avellino*	Provincia di Avellino	102
Id. delle *Stazioni di Messina* e di *Catania* e *Torneria di Messina*	Ferrovie Calabro-Sicule	2000
Id. delle *Rimesse Locomotive id.*	» id.	700
Id. per *Offic.* e *Magazzini in Taranto*	Ferrovie Meridionali	3061
Id. per le *nuove Officine di Taranto*	id. id.	4988
Id. del Grande *Albergo del Quirinale*	Commendatore Guerrini	223
Id. pel *Nuovo Palazzo del Ministero Finanze*	Ministero delle Finanze	230
Id. dei *Magazzini Gener. di Messina*	Impresa Bonanno	8070
Id. pel *Teatro Nazionale in Roma*	Impresa L. Belluni e C.	1030
Pensilina del *Palazzo Quir.* in Roma	Ministero della R. Casa	218
Id. pella *Stazione di Falconara*	Ferrovie Meridionali	224
Id. e Tettoia in Napoli	Società Magazzini Generali	387
Serra nel *R. Parco di Caserta*	Ministero della R. Casa	142
Id. pel *Palazzo delle Belle Arti*	Municipio di Roma	1000
Tettoia e lanternini, per la	Regia Cointeress. dei Tabacchi	65
Pensiline e lanternini per	Particolari diversi	736
Pensiline *Stazioni di Reggio*, *Siracusa Girgenti*	Ferrovie Calabro-Sicule	560
Tettoie e Pensiline	Ferrovia Palermo-Trapani	3900
Tettoie Stazione Milano	Impresa Vaucamps	2400
Tettoia del *Grand-Hôtel*	Grand-Hôtel Napoli	200
Id. presso *Gioia Tauro*	Duca di Cardinale	600
Tettoie metalliche per la	Società Napoletana del Gas	792

SUPERFICIE TOTALE COPERTA: M. Q. 69,357

Casotti metallici per le fortificazioni della Spezia e di Genova. — N. 2 caldaie per le Regie Navi Luni e Baleno. — N. 515 vagoni per le Ferrovie Alta Italia, Meridionali e Sicula Occidentale. — Fondazione pneumatica del Bacino di carenaggio di Messina, e fondazioni pneumatiche dei tronchi di muraglione nel Tevere alla Farnesina, alla Regola ed ai ruderi dei Bagni di D. Olimpia in Roma. — Tavolati metallici di n. 42 ponti della Rete Meridionale e Calabro-Sicula. — Piattaforme girevoli per le Ferrovie Meridionali. Rotaie, materiale minuto e materiale fisso pel tronco Marina-Catanzaro.

Montatura in opera di 15 ponti metallici della Ferrovia Kaschau-Oderberg (Ungheria) e di un ponte a Vienna, della lunghezza complessiva di 833 metri lineari — Fornitura di oltre 31,000 tonn. di ferramenti diversi destinati specialmente a travature per Ponti delle Ferrovie Liguri, rotaie, materiale *fisso*, *mobile* e *minuto* per Ferrovie e tramways; serbatoi, solai metallici, ecc. Oltre un gran numero di lavori in ferro o in ferro e ghisa.

(A) *Con pile e fiancate metalliche* — (B) *Con pile metalliche* — (C) *Con pile fondate ad aria compressa* — (D) *In due campate, con pila di 40 metri d'altezza* (E) *Con pila tubulare all'aria compressa* — (F) *Di queste travate manca ancora il dettaglio* — (G) *Con pile e spalle fondate ad aria compressa.*

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO XV. Mercoledì 1 novembre 1882. N. 44.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Stante la solennità d'oggi, fu ritardata la pubblicazione del giornale.

I LAVORI PUBBLICI IN ITALIA
dal 1878 al 1882.

Dal Ministero dei lavori pubblici venne in questi giorni pubblicato un opuscolo col titolo: *Progetti di leggi, Decreti Reali e Ministeriali, Circolari e disposizioni importanti, relativi al Ministero dei lavori pubblici, a datare dal principio della II sessione della XIII Legislatura* (7 *marzo* 1878) *al chiudersi della XIV Legislatura* (2 *ottobre* 1882). — (Roma, tip. eredi Botta).

Sono 127 pagine di soli prospetti in 8° grande, senza una parola di prefazione, ma con un indice in fine, che riassume il contenuto dell'opuscolo, diviso in 4 titoli generali ed in parecchi parziali, conformi alle intestazioni dei singoli prospetti.

Dai due prospetti riassuntivi, con cui si apre il titolo primo — *Progetti di legge* —, risultano presentati in complesso, nel suddetto periodo legislativo, 79 progetti per opere pubbliche: di cui 68 dall'attuale ministro Baccarini (dal 24 marzo al 18 dicembre 1878, e dal 14 luglio 1879 in poi), e 11 dal ministro Mezzanotte (dal 19 dicembre 1878 al 13 luglio 1879).

Di tutti questi progetti, 63 furono approvati, 11 perenti, e 3 non ripresentati.

Le spese per essi approvate sommano a L. 1,894,188.012; e volendosi tener conto degl'impegni precedenti per opere straordinarie stradali ed idrauliche di circa 110,000,000, si ha un impegno totale di oltre 2,000,000,000 per gli esercizii 1880-1900, divisi come segue:

a) Impegni d'indole generale . . .	L.	6,510,645
b) Strade ed opere idrauliche . . .	»	464,000,000
c) Ferrovie	»	1,524,000,000
d) Poste e telegrafi	»	11,668,000
Totale	L.	1,996.178,645

Seguono poi i riassunti per titoli delle spese ordinarie e straordinarie, secondo le leggi di bilancio nei cinque anni 1878-1882, e quindi ripartitamente per servizio e cronologicamente per data di presentazione e di approvazione.

Nel 2° titolo — *Decreti Reali* — trovansi indicati cronologicamente tutti quelli compresi nella Raccolta ufficiale, nonchè alcuni altri più importanti, che non fanno parte della detta Raccolta, ma che sommano ad oltre duemila, per quanto risulta da un'avvertenza in testa al prospetto relativo.

Successivamente troviamo riassunti nel terzo titolo i — *Decreti ministeriali, Circolari e disposizioni importanti* — sempre per ordine cronologico.

Passando al quarto titolo — *Esecuzione delle leggi* —, suddiviso in 12 capitoli e costituente la parte più importante dell'opuscolo ministeriale, troviamo anzitutto un prospetto dello sviluppo preso dall'Amministrazione dei lavori pubblici dal 1861 al 1882. Riassumendo le cifre dei bilanci definitivi del detto periodo, si ha che lo stanziamento complessivo ascese a L. 3,146,758,000, di cui 1,261,747,496 nella parte ordinaria, ed 1,885,010,504 nella parte straordinaria. Lo stanziamento minore sarebbe quello dell'anno 1866 in L. 49,491,785, ed il maggiore quello dell'anno 1882 in L. 304,423,977.

Però, siccome su quest'ultimo stanziamento non si può fare ancora alcun calcolo per quanto riguarda la spesa, così da un apposito prospetto risulta che i fondi accordati dal 1861 al 1881 sommarono complessivamente a lire 2,689,449,440, ed i pagamenti fatti a L. 2,482,147,443.

Volendosi poi tener conto (come dicesi in nota al suddetto prospetto, riferendosi ad una *Relazione generale dei Cenni monografici*, che noi non conosciamo) anche delle somme spese dal 1862 al 1869, sul bilancio del Ministero di agricoltura e commercio in L. 14,753,837, per opere di bonificazione; e di quelle per garanzie a Società ferroviarie dal 1866 in poi, sul bilancio del Ministero del tesoro, in L. 703,466,985, si ha il totale dei pagamenti fatti dal 1861 al 1881 in L. 3,185,614,428.

Vengono poscia accennate le variazioni avvenute nel personale dipendente dal Ministero dei lavori pubblici dal marzo 1878 a tutto settembre 1882; tra cui, quello delle Ferrovie dell'Alta Italia aumentato da 24,569 a 29,593 impiegati, colla spesa annua portata da L. 26,259,010 a L. 33,008,630; e quello delle Romane, aumentato da 8,041 a 9,103 impiegati, colla spesa annua da L. 7,117,100 a L. 8,494,960. —

Si passa quindi alle *Costruzioni ferroviarie* dipendenti dalla legge del 29 luglio 1879.

Le linee appaltate o concesse a tutto settembre 1882 contavano 2315 chil , per un importo totale di L. 441,882,256; quelle in corso d'appalto contavano 314 chil., per un importo totale di L. 80,503,244; e quindi in complesso chil. 2,629, per un complessivo importo di L. 522,385,500, comprese le costruzioni a cura dello Stato e quelle concesse all'industria privata.

Gli stanziamenti fatti nei bilanci 1880, 1881 e 1882 per le *Nuove linee complementari* ascendevano in totale a L. 140,664,901, compresi 4 milioni per materiale mobile; e questa somma complessiva è ripartita in L. 105,000,000 a carico dello Stato, L. 8,822,565 per contributo delle Provincie, e L. 26,842,336 per anticipazione delle Provincie stesse.

Circa alle *Ferrovie in esercizio* dal 1° gennaio 1878 a tutto settembre 1882, la lunghezza totale delle diverse reti (Alta Italia, Romane, Meridionali, Calabro-Sicule, Sarde e varie) ascendeva nel quinquennio da chil. 8,185 a 9,197; e quella delle tramvie da chil. 425 a 1,287, oltre 96 in costruzione.

Il *Materiale mobile* in servizio o in costruzione sulle dette reti dal 1878 al 1° luglio 1882 comprendeva 349 locomotive, 850 carrozze e 5,714 carri, con una complessiva spesa di L. 68,757,479 (di cui L. 47,732,479 per le reti dell'Alta Italia, Romane, Meridionali e Calabro-Sicule, e L. 21,045,000 per le altre). Appiedi del relativo prospetto si nota poi che, eccettuata la fornitura di parte delle locomotive e di alcune vetture, la costruzione del materiale mobile fu affidata all'industria nazionale.

Quanto ai *Prodotti lordi* ed alle *Spese* per le suddette reti ferroviarie dal 1° gennaio 1878 a tutto il 1881, risulta che i *Prodotti* progredirono da L 154,690,597 nel 1878 a L. 192,034,058 nel 1881, ed in complesso sommarono a L. 691,484,399 (nel 1° semestre 1882 a L. 89,055,133); e le *Spese*, da L. 102,276,839 nel 1878 salirono a L. 134,732,154 nel 1881, e quindi in totale ammontarono a L. 460,429,601. —

Omettendo le dimostrazioni parziali per le reti ferroviarie suddette, e passando alle *Opere straordinarie ed idrauliche* in relazione alla legge del 23 luglio 1881, troviamo che ne furono appaltate per un importo complessivo di lire 21,612,366, ne sono in corso di appalto per L. 4,643,030, ed in progetti pronti per L. 16,418,020; quindi in totale per L. 42,673,416.

Segue un prospetto di ripartizione per provincie delle somme assegnate dalla detta legge, cioè L. 133,194,697 per impegni di bilancio a tutto il 1880, e L. 312,112,704 per nuove opere; e quindi in complesso L. 445,307,401. — È detto però in nota che colla stessa legge del 1881 venne accordata una somma di L. 225,176,704 per nuove opere straordinarie stradali ed idrauliche da eseguirsi dal 1881 al 1890. Ora tale fondo si ottiene dal suddetto totale di L. 445,307,401, deducendo: 1° gl'impegni precedenti in L. 133,194,697; 2° il concorso di L. 66,000,000 delle Provincie per le nuove strade; 3° il fondo di L. 20,000,000 per la 2ª serie dei lavori del Tevere; 4° la somma di lire 986,000 per lavori portuali; cioè in totale L. 220,180,697. —

La lunghezza totale delle *Strade ordinarie*, che nel 1878 era di m. 1,027,588, alla fine del 1881 ascendeva a metri 9,440,170, compresi m. 1,636,644 in costruzione e metri 1,869,061 ancora da principiare. Le spese relative ascesero a L. 132,446,284.

I sussidii pagati dal 1878 al 1881 per strade comunali obbligatorie ascesero a L. 30,601,991, ed i lavori eseguiti d'Ufficio a L. 95,886,771. Per il 1882, a tutto agosto furono pagati sussidii per una somma totale di lire 2,828,000, portando così a L. 33,500,444 il totale complessivo dei sussidii pagati pel detto titolo.

Dai prospetti riassuntivi dei *Lavori autorizzati* in ciascuna provincia dal 1880 a tutto settembre 1882 risulta: che nel 1880 si eseguirono 1,209 lavori, con la spesa totale di L. 99,129,796; nel 1881 si eseguirono 1,314 lavori, colla spesa totale di L. 152,824,999; e dal 1° gennaio a tutto settembre 1882 si eseguirono 969 lavori, colla spesa totale di L. 205,012,300; quindi complessivamente dal 1° gennaio 1880 al 30 settembre 1882 si eseguirono lavori 3,492, colla spesa totale di L. 456,967,095. —

Finalmente nei due ultimi prospetti viene presentata la situazione delle *Poste* e dei *Telegrafi* al 1° gennaio 1878 (esercizio 1877) ed al 1° gennaio 1882 (esercizio 1881).

Rispetto alle *Poste*, abbiamo un aumento di 307 Ufficii (1882 — 3,420); di 12,077,551 lettere e manoscritti (1882 — 136,309,711); di 10,773,726 cartoline (25,006,865); di 27,659,510 stampe e campioni (154,562,446); di 2,183,138 lettere raccomandate (7,538,638). Nelle assicurate avvi diminuzione nel numero di 606, e nel valore di lire 1,548,557 (1882 — n. 22,872, L. 20,015,166); nei vaglia postali emessi c'è aumento di 289,950 per L. 35,633,936 (4,022,308; L. 503,695,138); e nei vaglia pagati un aumento di 495,263 per L. 46,517,510 (4,360,291; lire 523,046,693). Il carteggio in franchigia aumentò di 3,548,965 (1882 — 38,679,569).

I prodotti lordi crebbero di L. 4,548,692 (1882 — L. 29,787,318); le spese di L. 3,597,715 (L. 25,980,398); ed il reddito netto crebbe pure di L. 950,977 (lire 3,806,920). — Le Casse di risparmio postali ebbero il notevole aumento di libretti 356,803 per L. 60,521,948 (1882 — n. 471,094; L. 66,996,865).

Rispetto ai *Telegrafi*, abbiamo un aumento di 512 Ufficii (1882 — 2,743), di 2,792 chil. di linee (26,880). di 8,554 chil. di fili (89,150), e di 456,011 nel numero dei telegrammi (7,065.300). I prodotti lordi crebbero di lire 2,222,739 (1882 — L. 10,738,327), le spese di lire 1,253,777 (L. 7,931,239), ed il reddito netto crebbe pure di L. 968,962 (L. 2,807,088).

IL CONSORZIO DI MUTUO SOCCORSO
tra gli Agenti delle Ferrovie dell' Alta Italia

Dalla Presidenza del Comitato di mutuo soccorso tra gli Agenti delle Ferrovie dell' Alta Italia abbiamo, non ha guari, ricevuto un esemplare del Resoconto per l'anno 1881; e ci pare conveniente di farlo conoscere ai nostri lettori, che s'interessano alle istituzioni dirette a vantaggio di una così benemerita classe di pubblici funzionarii.

Esponendo, anzitutto, le condizioni generali del Consorzio, il Comitato fa notare che le risultanze dei resoconti degli ultimi anni le dimostravano già poco floride e bisognose di un pronto ed efficace provvedimento.

L' Amministrazione ferroviaria, giustamente preoccupandosene, incaricò un'apposita Commissione della compilazione di un nuovo Regolamento pel Consorzio; e tra le varie proposte fattele, trovò di ammetterne due importantissime, cioè: l'autonomia dell' Amministrazione del Consorzio, togliendola al Servizio dell' Economato a cui era aggregata; ed il sussidio allargato in ragione del 50 per 0[0 sul contributo normale degl'inscritti.

Per tali provvedimenti giova sperare che le condizioni dell'istituzione progressivamente migliorino. Però l'Amministrazione consorziale non si fa illusioni; e dimostrando come lo squilibrio pel triennio 1880-81-82 si accentui in proporzione di gran lunga maggiore di quello verificatosi nel triennio precedente (cioè da L. 7,750.02 a L. 135,418.09, calcolandosi approssimativamente in L. 172,430.68 la spesa per l'intero anno in corso, ed in L. 483,390.11 quella complessiva del triennio), dichiara grave la situazione, e richiama su di essa l'attenzione di quanti ponno avervi interesse, invocando lo studio di nuovi provvedimenti atti ad assicurare una vita durevole all'istituzione.

Ciò premesso, ecco i risultati dell'esercizio 1881:

Prodotti. — Ritenute normali sugli stipendii degli Agenti, in proporzione dell'1 per 0[0, e sulle paghe degli operaj in ragione dell'1 1[2 per 0[0	L.	218,279.46
Multe inflitte al personale dell'Amministrazione ferroviaria, ed alle Imprese di trasporti a domicilio, ecc.	»	42,337.80
50 0[0 sulle assenze per malattie e congedi degli Agenti stabili	»	4.731.45
	L.	265,348.71
Contributo dell'Amministrazione ferroviaria equivalente al 50 per 0[0 sulle ritenute normali (a datare dal 1° luglio 1881)	»	55,469.33
Totale dei versamenti	L.	320,818.04
Riporto	L.	320,818.04
Prodotto dell'impiego dei fondi	»	55,743.40
Ricavo netto della vendita di oggetti rinvenuti lungo la linea, abbandonati nelle Stazioni e carrozze	»	4,607.83
Rimborsi di sussidii per malattia da Agenti promossi stabili con effetto retroattivo	»	38.11
Competenze non pagate	»	124.25
Introiti diversi	»	550.69
Totale dei *Prodotti*	L.	381,882.32

Spese. — Sussidii ordinarii agli ammalati	L.	61,496 25
Sussidii straordinarii agli Agenti, vedove, orfani e genitori	»	13,117.—
Sussidii rinnovabili d'anno in anno	»	164,069.07
Retribuzioni ai medici e chirurghi	»	42,272.40
Indennità per medicinali	»	2,202.21
Trasporti all'Ospedale	»	91.10
Funerali	»	7,095.—
Apparati ortopedici	»	1,094.58
Spese diverse	»	138.60
Totale delle *Spese*	L.	291,576.21
Prodotti come sopra	»	381,882.32
Rimanenza attiva 1883	L.	90,306.11
Aggiunto l'attivo netto a tutto il 1880 in	»	1,051,687.13
Fondo totale	L.	1,141,993.24

Questo fondo è così composto:

N. 62 Certificati di Debito pubblico, della rendita complessiva di L. 29,605, al prezzo di acquisto	L.	483,378.75
» 1930 Obbligazioni della Società delle Ferrovie Sud-Austriache	»	502,975.05
» 265 Id. della Pontebba	»	89,570.—
» 2 Id. del Prestito Austro-Ungarico pel valore nominale di fior. 2,000, che al 105 per 0[0 ascendono a fior. 2,100, ragguagliati a L. 2,469,135.	»	5,185.18
» 1 Ricevuta per 4 Azioni della Società cooperativa fra gl'impiegati S. F. A. I. in Milano	»	140.—
Totale in valori	L.	1,081,248.98
di cui L. 1,043,013.92 per acquisti fatti nei precedenti esercizii, e L. 38,235.06 per acquisti del 1881.		
Rimanenza di Cassa al 31 dicembre 1881	»	60,744.26
Totale generale come sopra	L.	1,141,993.24

Entrando poi nei particolari del Resoconto, dopo gli elenchi nominali dei sussidiati delle varie categorie sovraindicate, troviamo la seguente situazione numerica dei compartecipanti al Consorzio al 31 dicembre 1881:

Amministrazione centrale	N.	102
Economato	»	101
Manutenzione e lavori	»	8,955
Traffico	»	8,571
Trazione e materiale (comprese le Officine)	»	7,030
Totale	N.	24,759

Il numero dei medici curanti, ch'era di 612 nel 1880, ammontava il 31 dicembre 1881 a 614: di cui, 133 retribuiti a stipendio fisso annuo, senza permesso di circolazione permanente; 160 retribuiti egualmente, ma con permesso di circolazione permanente per una tratta limitata; 282 a servizio gratuito, con permesso di circolazione per un solo viaggio; e 4 retribuiti per ciascuna visita o salasso.

E di tutti questi medici si dà l'elenco nominale, colla indicazione delle Stazioni rispettive. —

A compimento poi del Resoconto, il Comitato consorziale, per far meglio conoscere in quali proporzioni si ripartiscano le spese e dimostrare le differenze che esistono fra i contributi ed i sussidii per alcuni Servizii, aggiunse il seguente raffronto statistico fra le entrate normali e le spese del Consorzio nei 12 anni decorsi dal 1° gennaio 1870 al 31 dicembre 1881, pei diversi titoli di sussidio pagati agli agenti, vedove ed orfani:

SERVIZII	PROVENTI delle ritenute normali sulle paghe, delle multe ed assenze	SPESE per sussidii ordinarii, straordinarii e rinnovabili annualmente	RAPPORTO delle spese con ogni L. 100 di proventi
Amministr. centrale	17,825.94	389.70	2.19
Economato	9,511.77	2,480.08	26.17
Manutenzione e lavori	571,147.70	474,040 39	82.99
Traffico	985,760 59	381,309.76	39.01
Trazione e materiale	978,615.23	872,566.05	89.16

Chiudiamo questi cenni, facendo plauso alle cure della zelante Amministrazione consorziale, ed augurando che esse raggiungano pienamente lo scopo di far prosperare una così provvida istituzione a vantaggio degli Agenti ferroviarii bisognosi di soccorso.

LA SICUREZZA DEI TRENI
sulle Ferrovie Olandesi e Svizzere

I recenti accidenti ferroviarii avvenuti in Germania, sui quali abbiamo discorso nei precedenti nostri numeri, non potevano non impressionare grandemente il pubblico; ed i Governi, in vista della grave responsabilità che loro incombe, risolsero di costringere le Amministrazioni delle strade ferrate ad adottare, nell'esercizio di esse, tutte quelle misure di sicurezza, che valgano a meglio garantire la vita dei viaggiatori, massime nei treni lanciati a grande velocità.

La Francia, il Belgio e la Germania si sono già messi su questa via, ed in quei paesi si lavora per riuscire al più presto possibile nell'intento.

Anche la Russia studia il mezzo più opportuno, specialmente dopo che si riconobbe quali disgrazie potè evitare, in un recente disastro, l'uso di un freno *continuo ed automatico*.

Ora viene il turno dell'Olanda e della Svizzera.

Un recente Decreto Reale stabilisce che l'articolo 84 del Regolamento generale delle strade ferrate olandesi sarà d'ora innanzi surrogato dal seguente:

« Sui treni diretti, che corrono a velocità superiori a 60 chilometri all'ora, le macchine, i *tenders*, le carrozze ed i carri a bagaglio dovranno esser muniti di freni continui automatici, di un sistema prescritto od approvato dal Ministro dei lavori pubblici.

« Tali freni dovranno esser applicati alle macchine, ai *tenders*, alle carrozze ed ai carri a bagaglio, che entrano nella composizione dei treni, la cui velocità non oltrepassa i 60 chilometri all'ora, se il Ministro lo domanda ».

Il freno finora esperimentato è quello *continuo automatico* del Westinghouse, ed è appunto quello che si estenderà a tutto il materiale olandese, come lo è già a tutto il materiale belga dello Stato.

Per quanto concerne la Svizzera, crediamo interessante riportare per intero la recente circolare inviata dall'Amministrazione governativa delle poste e delle ferrovie a tutte le Compagnie ferroviarie svizzere:

« Gl'inconvenienti disturbanti l'esercizio delle strade ferrate, ripetutisi in questi ultimi tempi, e derivanti da falsa posizione degli scambii o da altre false manovre, ed i pericoli che da tali circostanze derivano per il pubblico servizio, obbligano lo scrivente Dipartimento a richiamare alla rigorosa osservanza di tutte le prescrizioni esistenti, che concernono l'esercizio, e di quelle specialmente che riguardano le ore di servizio del personale; a richiedere dalle Amministrazioni delle strade ferrate svizzere, che esse non più oltre ritardino ad introdurre quei mezzi tecnici tendenti ad aumentare la sicurezza del servizio, e che al giorno d'oggi sono ben noti e sperimentati, e che sulle strade ferrate estere vengono molto estesi.

« Fra tali mezzi noi annoveriamo in modo speciale:

« *Il segnalamento a campana*, che lungo le linee annunzia l'avvicinarsi di un treno ai guardiani, alle guardie degli eccentrici, a quelle delle barriere, ecc. ecc., e che, in caso di bisogno, permette al personale della linea di dare certi segnali d'allarme, come per es. quando verificasi qualche interruzione sulla linea.

« I segnali a campana costituiscono una maggior sicurezza per la linea, ed una giusta sorveglianza della medesima; essi vengono con grande vantaggio sostituiti ai primitivi segnali con corni, i quali spesso non possono esser uditi.

« *Segnali assoluti di blocco*; e quindi Stazioni di blocco, per regolare la distanza dei treni che si seguono, devono impiantarsi su tutte le linee ove, secondo l'orario, possono esservi dei treni viaggianti successivamente nella stessa direzione e ad intervallo minore di 10 minuti.

« Le Stazioni ordinarie verranno considerate come Stazioni di blocco, tutte le volte che sia possibile provvedere a che fra due di esse non sia mai permesso di trovarsi più di un treno sulla linea.

« *Chiusure solidarie degli scambii e dei segnali che cuoprono le Stazioni* devono essere attuate in tutte quei punti, Stazioni o biforcazioni, ove si hanno incrociamenti di treni pei viaggiatori, e dove questi treni passano senza fermarsi.

« Devesi quindi provvedere acciò, in tali punti, non sia permessa l'ammissione dei treni fino a che tutti gli scambii non sieno disposti convenientemente.

« La chiusura deve abbracciare tutti gli scambii, che possono aver influenza sul sicuro andamento dei treni.

« *Freni continui, sicuri, e che, in caso di pericolo, possano essere applicati da qualunque agente del treno*, devono essere messi su tutti i treni per viaggiatori, ed in numero sufficiente, acciò, in qualunque circostanza, possano facilitare la sicura e pronta fermata del treno.

« Le suaccennate disposizioni devono essere attuate immediatamente su tutte le linee percorse da treni diretti.

« Esse devono essere compiute alla fine dell'anno 1884 su tutte le Strade ferrate svizzere, le quali non ne sieno state dispensate da questo Dipartimento, in seguito a loro dimanda ed in vista del carattere secondario del loro esercizio, o di altre speciali condizioni.

« Noi attendiamo i rapporti delle Amministrazioni ferroviarie circa le misure da esse prese per adempiere quanto sopra si espose.

« Con distinta stima

« Berna, 14 ottobre 1882.

« Dal Dipartimento delle poste e ferrovie svizzere. — Divisione Ferrovie

« WELTI ».

Da quanto siamo venuti esponendo, risulta come nelle Amministrazioni delle Strade ferrate continentali predomini ogni dì più l'idea, che quale mezzo di sicurezza debba preferirsi il sistema di freno *automatico* a quello *non automatico*.

Y.

Su questo medesimo argomento ci viene diretta la seguente lettera, che pubblichiamo a titolo d'imparzialità:

All'egregio Sig. Direttore
del MONITORE DELLE STRADE FERRATE,

Torino, 29 *ottobre* 1882.

Nell'ultimo numero del *Giornale dei lavori pubblici* trovo un articolo a proposito di un *Annunzio a pagamento*, da me fatto inserire nel giornale dalla S. V. degnamente diretto.

Se quell'articolo fosse stato scritto da persona i cui interessi fossero estranei alla quistione dei freni, non avrei preso in considerazione le osservazioni fatte sull'*annunzio*, da me pubblicato nell'interesse della Compagnia del freno Westinghouse, che mi onoro di rappresentare in Italia ed in Svizzera; ma, siccome è cosa notoria che il sig. ing. Brunicardi, direttore del *Giornale dei lavori pubblici*, è il rappresentante effettivo in Italia della Compagnia del freno a vuoto Smith-Hardy, così, non potendo egli essere inspirato dal solo amore del pubblico servizio, ma altresì dal proprio interesse, pregherei la S. V. a voler concedere ospitalità nelle colonne del suo giornale ad alcune mie brevi osservazioni su quanto si asserisce contro la Compagnia Westinghouse.

Io non credo mio còmpito di rilevare quanto vi è detto relativamente al modo con cui la detta Compagnia procede per far risaltare i meriti e vantaggi del suo freno.

Essa fece, nel suo interesse, tutte le pubblicazioni che credeva atte a togliere i pregiudizii, che dagli avversarii e concorrenti erano stati diffusi sul freno ad aria compressa; esponendo nel modo più chiaro i vantaggi del suo sistema, e basandosi sui risultati di esperimenti fatti su larghissima scala in America, in Inghilterra ed in altri paesi del continente europeo.

Senza ricorrere, come pur troppo si verificò da parte di qualche avversario, a denigrare persone, sotto ogni riguardo rispettabili, solo perchè non erano della sua opinione, alla Compagnia Westinghouse basta far notare che il risultato ottenuto si fu, che la maggior parte delle Ferrovie francesi, tutte quelle del Belgio e dell'Olanda, i Governi germanico e svizzero hanno riconosciuto i vantaggi immensi del freno automatico.

Quale sia poi il freno che gode di tale proprietà, e che soddisfa agli altri requisiti di un mezzo così prezioso per la sicurezza dei treni, lo dice ciò che si sta facendo in quasi tutti i paesi succitati, ove di massima i freni automatici prescelti sono quelli ad aria compressa.

Venendo ora alla parte principale dell'articolo sovraindicato, cioè al confronto da me fatto del freno a vuoto non automatico con quello ad aria compressa, pure non automatico, io mantengo quanto fu stampato, cioè che il freno non automatico Westinghouse è per lo meno tanto semplice, quanto quello Smith-Hardy.

Basta a provarlo il solo fatto, che il costo è quasi lo stesso, perocchè in meccanica il prezzo aumenta colla complicazione dei meccanismi. Ma io sostengo poi che il freno Westinghouse è ancora migliore, poichè:

a) La forma dei cilindri permette di applicarli in qualunque posizione, orizzontali, verticali, inclinati, il che ne facilita l'uso. Il freno Hardy non si può applicare che verticalmente, e quindi spesso si è costretti ad ammettere nel materiale alberi di rimando, o simili complicazioni, per renderne attuabile la sistemazione.

b) La forza, di cui si può disporre col freno Westinghouse, è da 6 a 7 atmosfere; quindi i cilindri non possono essere di un piccolissimo diametro. Col freno Hardy invece, la forza disponibile è di 0.50 a 0.55 di atmosfera, e quindi grossissimi i cilindri ed incomodi nell'applicazione.

c) Nel freno Westinghouse, se per caso si guastasse momentaneamente la pompa, si ha sempre il serbatoio d'aria compressa, che può servire a far agire i freni; mentre nel freno Hardy, guastato l'eiettore, il freno è annullato.

In quanto alla circostanza accennata nell'articolo in questione, che nel freno Hardy, per la parte applicata alla locomotiva, non sianvi valvole, io credo che lo scrittore abbia per un momento dimenticato come sia costituito il freno Hardy. Se, infatti, si prende il catalogo pubblicato dalla Ditta Vacuum Brake (che naturalmente il suo rappresentante dovrebbe ben conoscere), si legge che per ogni locomotiva occorrono i seguenti pezzi:

1 doppio eiettore; 1 valvola del vapore; 1 doppia valvola dell'aria; 2 indicatori del vuoto; 2 valvole del vuoto; 2 valvole automatiche; 2 cilindri grandi.

Il *Giornale dei lavori pubblici* dice poi che la modificazione del freno non automatico Westinghouse in automatico non verrà mai in testa alla Metropolitan District Railway, la quale ha il suo materiale munito di freni non automatici. Anche la Compagnia Westinghouse è in ciò perfettamente d'accordo, perchè quella Ferrovia, pel servizio che fa, con fermate ad ogni due o tre minuti, non è nelle condizioni delle linee principali, e quindi colà può essere proficuo il semplice freno non automatico.

Volendo però convertire il freno solo continuo Westinghouse in automatico, non si avrebbe da aggiungere che un piccolo recipiente ed una tripla valvola ad ogni veicolo e locomotiva; mentre pel freno Hardy, bisognerebbe cambiar tutto, senza contare che, nell'esercizio, occorrerebbe far

sempre funzionare l'eiettore a vapore con grandissima molestia dei viaggiatori. Oltre a ciò, come sopra ho accennato, la posizione dei cilindri ed il loro diametro rendono il freno Hardy, anche facendolo automatico, sempre inferiore per efficacia al Westinghouse.

E qui finisco, non volendo più oltre abusare della gentilezza della S. V.; e ringraziandola, ho l'onore di dirmi

Devotissimo
Ing. G. Taddei.

Informazioni Particolari

dei *MONITORE*

Avantieri ebbe luogo la visita di ricognizione della linea complementare Mortara-Robbio, presenti l'ispettore del Genio civile comm. Borgnini ed ing. De Casa per conto del Governo, ed il comm. Massa, Direttore delle Ferrovie dell'Alta Italia, in contraddittorio coll'ing. Venturi, rappresentante l'Impresa costruttrice. La strada fu trovata in istato soddisfacente e pronta ad essere aperta al pubblico servizio, con treni spinti ad una velocità di 30 chil. all'ora, mediante locomotive-*tenders* uscite dalla ben nota Fabbrica Kraus di Monaco.

><

Annunciamo con piacere che il comm. Massa, Direttore dell'Esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia, venne insignito dal Governo francese della croce di Ufficiale della Legione d'onore.

><

Già altra volta abbiamo creduto opportuno di mettere in rilievo gli atti di onestà compiuti dal personale delle Ferrovie, e specialmente da quello addetto al servizio dei convogli, col consegnare ai propri superiori od ai rispettivi proprietarii gli oggetti smarriti nelle sale di aspetto e nelle vetture, o lasciati cadere sulle linee durante la corsa.

A questo proposito, pubblichiamo oggi volentieri alcune cifre relative alle Ferrovie dell'Alta Italia ed al primo semestre del corrente anno; esprimendo la fiducia che i nostri confratelli della stampa, i quali pur troppo devono registrare le denunzie di manomissioni e di furti (oggi, mercè le energiche misure adottate dal Governo e dalle Amministrazioni, di molto diminuiti), vorranno accennare anche a questi commendevoli atti.

Infatti, nel detto periodo, dall'Amministrazione delle Ferrovie dell' Alta Italia furono accordate 68 gratificazioni e rilasciate 10 lettere d'encomio per atti di onestà compiuti da suoi Agenti in servizio.

Gli oggetti rinvenuti e consegnati furono i seguenti: 36 portafogli contenenti carte di valore o biglietti di Banca, questi ultimi per una complessiva somma di L. 10,279.41; 13 biglietti di Banca sciolti, del valore di L. 239; 4 pezze d'oro da L. 20, una da L. 10 ed una mezza lira sterlina; 4 braccialetti d'oro; 1 braccialetto d'argento; 1 tabacchiera d'oro; 1 tabacchiera d'argento: 1 cassetta di orologi del valore di L. 500; 1 orologio d'oro; 4 id. d'argento; 15 anelli d'oro, di cui 4 con pietre preziose: 5 orecchini d'oro; 3 ciondoli d'oro; 2 catenelle d'oro; 2 spille d'oro con brillantini; 2 valigie contenenti varii oggetti d'oro e d'argento.

><

Da Firenze c'informano sul modo con cui procedono i lavori della nuova linea da Termoli a Campobasso, pel tratto tuttora in costruzione fra Larino e Campobasso. Le opere tutte sono condotte con regolarità, e sopra tutto sono spinte con energia quelle comprese fra Larino e Casacalenda, ossia per uno sviluppo di circa 13 chil., essendo intenzione dell'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali, concessionaria della linea. di aprire all' esercizio quest'ultimo tronco prima dello scadere dell'anno.

L'armamento è già posato per circa sei chilometri oltre Larino, e procede verso Casacalenda; mentre fu già disposto pel trasporto del materiale d'armamento fino a quest'ultima Stazione per procedere di conserva dai due lati.

Sull'intero tronco da Larino a Campobasso lavorano in media per giorno circa 1000 operaj.

><

Anche per la linea da Terni a Rieti i lavori sono condotti con energia sul tratto da Terni alle Marmore, e su quello successivo dalle Marmore a Rieti vanno prendendo uno sviluppo regolare. Su questa linea lavorano in media per giorno N. 1220 operaj.

><

Dalla Direzione tecnica governativa per la ferrovia da Parma a Spezia è stato presentato al Ministero dei lavori pubblici il progetto di un nuovo tronco della ferrovia medesima. La lunghezza è di m. 4,800, e l'importo dei lavori sarebbe preventivato in L. 1,550,000.

Intorno al detto progetto daremo nel prossimo numero particolareggiate informazioni tecniche.

><

Il Comune di Dicomano ha fatto studiare il progetto per una ferrovia di 4ª categoria da Stia a Dicomano, e lo ha rassegnato al Ministero dei lavori pubblici perchè sia sottoposto all'esame del Consiglio superiore.

Il progetto è stato studiato dall'ing. G. B. Viziani, e secondo esso la strada dovrebbe avere la sezione normale di 1.50, con pendenze massime del 25 per mille. La lunghezza della linea sarebbe di m. 27,500 ed il relativo importo si presumerebbe in 15,300,000; per conseguenza, il costo medio per ogni chilometro di strada sarebbe di L. 550,000 circa.

><

Ci scrivono da Genova che a quel Municipio venne presentato da alcuni commercianti un progetto per l'esercizio della Darsena, che trovò favorevole accoglimento, non avendo esso bisogno, per la sua semplicità, di operazioni bancarie.

Sarebbe desiderabile che siffatto progetto venisse preso in serio esame dal Municipio, affine di uscire al più presto possibile dalla provvisorietà, che da oltre dieci anni regna, non solo per l' adattamento della Darsena ad Emporio commerciale, ma anche

per gli altri lavori che si connettono coll' ampliamento di quest'importantissimo porto.

><

Ci scrivono da Salerno che quella Direzione tecnica governativa per le ferrovie ha compiuto e sottoposto al Ministero dei lavori pubblici il progetto di appalto per la costruzione del tronco di ferrovia da Vallo a Pisciotta, della linea da Battipaglia a Castrocucco.

L'ammontare della spesa occorrente per la costruzione del detto tronco, che ha la lunghezza di m. 17,150, è preventivato in L. 14,500,000, delle quali per opere e forniture comprese nell'appalto L. 14,100,000, e L. 400,000 per la provvista del materiale di armamento e dei meccanismi fissi delle Stazioni, alla cui fornitura provvederà l'Amministrazione governativa.

L'andamento planimetrico del tronco è costituito da 20 curve, con raggio variabile fra i 350 ed i 2000 metri, con uno sviluppo totale di m. 4,350; e da 21 rettifili, della complessiva lunghezza di m. 12,800.

L'andamento altimetrico è ripartito in 51 livellette, di cui 33 in pendenza e 18 orizzontali, della lunghezza le prime di metri 13,250, e le seconde di m. 3,900. Le pendenze variano fra il 4 ed il 12 per mille.

Le opere d'arte minori preventivate lungo il tronco sono in tutte 52, con luce varia fra 1 e 10 m.: di queste ultime ne occorrono 5.

Le opere d'arte speciali sono cinque, cioè;

Un ponte in 5 arcate, di 12 m. di luce ognuna, sul torrente Palistro;

Un ponte in 3 arcate, di 5 m. di luce ognuna, sul torrente Fiumarella;

Un viadotto a 3 archi, di 10 m. cadauno, sulla valle Fiumicello;

Un viadotto in 7 archi, di 10 m. cadauno, attraverso il vallone San Macario;

Un viadotto in 10 arcate, di 10 m. cadauna, sul vallone Fiori.

Le gallerie lungo il tronco sono 6, della lunghezza complessiva di m. 2,800: la più importante è lunga m. 980. Di muri di sostegno, ne sono preventivati per uno sviluppo di m. 1,200.

Tre sono le Stazioni da costruire, cioè: di Casalicchio, di Ascea e di Pisciotta.

Le case cantoniere per l'alloggio del personale di guardia della strada devono essere 19, cioè 15 doppie e 4 semplici. I passaggi a livello saranno 8, dei quali 3 per strada provinciale, 1 per strada comunale e 4 per strade vicinali.

><

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 23 al 28 corrente.

Furono, fra gli altri, approvati i progetti riflettenti:

La costruzione del tronco da Cadola a Perarolo, della ferrovia Conegliano-Vittorio-Cadola-Perarolo;

La costruzione del tronco da Latronico al villaggio Calcinare, della strada nazionale Sapri-Ionio, in provincia di Potenza;

La rettifica della strada nazionale di Canal di Brenta, superiormente ed inferiormente all'abitato di Carpanè, in provincia di Vicenza;

Le opere di consolidamento e di riparazione occorrenti al tratto in frana presso Gildone, della strada nazionale Appulo-Sannitica, in provincia di Campobasso:

La costruzione delle spalle ed accessi al ponte a travata metallica da stabilirsi sul torrente Pietra, lungo la strada provinciale Messina-Palermo per le marine, in provincia di Messina:

Le opere occorrenti per difesa frontale alle Giare Emilii nell'argine destro di Adige, in Comune di Zevio, provincia di Verona.

E fu del pari approvato un cottimo conchiuso d'urgenza per ributto e riproduzione di argine e relativa banca sulla destra di Adige a Volta Casoni, in Comune di Badia Polesine, provincia di Rovigo.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Novara-Pino. — I giornali di Genova, del 30 ottobre, recano:

La Segreteria del Municipio ci annunzia:

Ieri (29) si recò a Genova il comm. Giambastiani, direttore dei lavori della ferrovia Novara-Pino, con delegazione speciale del Ministro dei lavori pubblici, per prendere col nostro Municipio concerti intorno all'inaugurazione della linea di cui sopra.

Ebbe un abboccamento coll'assessore anziano ff. di Sindaco, e fu stabilito che il treno inaugurale partirà da Genova per il confine svizzero nelle prime ore mattutine del giorno 12 di novembre, e farà ritorno in città nella sera del giorno stesso. L'indomani gli invitati si tratterranno in Genova, e nel martedì successivo un treno speciale li condurrà a Bellinzona in coincidenza coi treni dell'Alta Italia e del S. Gottardo.

Succursale dei Giovi — I suddetti giornali scrivono che nell' adunanza del Comitato permanente per la Succursale dei Giovi, tenuta il 24 ottobre p. p., sotto la presidenza del comm. Millo alla Camera di commercio, fu deliberato l'invio d'un telegramma al Ministro dei lavori pubblici, invitandolo a sollecitare quanto è possibile la costruzione di questa linea urgentissima pel commercio generale.

A tale telegramma il Ministro dei lavori pubblici rispose col seguente, diretto al presidente della Camera di commercio:

« Stia sicuro massimo interessamento Governo per ferrovia Giovi.

« *Ministro* BACCARINI ».

— E ad una successiva lettera del comm. Millo, l'on. Baccarini rispose colla seguente:

« *Roma*, 27 *ottobre* 1882.

« Ho ricevuto il di lei telegramma e lettera, che mi accennano alle apprensioni suscitate in Genova per l'avvenuta deserzione degli incanti per lo appalto della Succursale dei Giovi.

« Appena rimaste deserte le aste, mi preoccupai della necessità ed urgenza di risolvere ogni difficoltà, per non ritardare la costruzione di sì importante linea; e già ho fatto eseguire appositi studii sui provvedimenti più opportuni a prendersi per raggiungere lo scopo.

« Ed anzi mi risulta che una ben nota Società costruttrice, per concretare qualche proposta, ha mandato i suoi ingegneri a riconoscere le condizioni locali e del tracciato; e nulla si ometterà, da parte del Ministero, per agevolare e sollecitare, in quanto lo consentono le vigenti leggi e regolamenti, l'aggiudicazione dello appalto o la costruzione di questa linea.

« Cotesto Comitato, del resto, ben conosce il vivo interessamento col quale mi sono ognora preoccupato di questa linea, e mi lusingo che, senza aggiungere altro, si dissiperanno le sue apprensioni.

« *Il Ministro* A. BACCARINI ».

Stazione di Genova. — Il *Commercio* dice che, alle istanze fatte assai vivamente, in questi giorni, al Ministero dei lavori pubblici dal presidente della Camera di commercio, in nome dei negozianti genovesi, il comm. Millo riceveva la seguente risposta telegrafica:

« *Roma*, 26|10, *ore* 17|15.

« Avendo interessata Amministrazione ferroviaria provvedere circa lamentata scarsezza vagoni in cotesta Stazione, essa mi assicura usare ogni sollecitudine per soddisfare esigenze Commercio, ed essere giunta fornirne quantità anche maggiore di quella stabilita d'accordo codesta Camera. Prego informare.

« *Per il Ministro*, VALSECCHI ».

Il *Commercio* aggiunge che gli sarebbe facile di confutare il contenuto del telegramma ministeriale; noi però preferiamo di attendere nuovi schiarimenti dall'Amministrazione ferroviaria.

Ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini. — Alle ore 10 antim. dell'8 corr., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Ravenna, si addiverrà simultaneamente allo incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione dei fabbricati delle Stazioni, garette e caselli di guardia, dei tronchi Ravenna-Bevano e Bevano-Cervia, della ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini, per la presunta somma di L. 373,343.

I lavori dovranno intraprendersi tosto dopo la regolare consegna, per dare ogni cosa compiuta nel termine di mesi sei.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 19,000, ed in L. 37,400 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia Candela-Ponte S. Venere. — Alle ore 10 antimerid. del 7 corrente, presso la Prefettura di Foggia, si procederà a pubblico incanto per l'appalto della fornitura delle traversine in legno, che occorrono all'armamento del tronco ferroviario Candela-Ponte S. Venere, nel numero, dimensione e qualità indicate in apposita tabella.

La somma presuntiva della fornitura ammonta a lire 68,000.

La consegna di tutti i pezzi di armamento dovrà essere compiuta nel termine di quattro mesi, dal giorno in cui l'appaltatore avrà ricevuto ordine di mettere mano alla fornitura, nei luoghi e nei modi indicati dal Capitolato speciale.

I concorrenti all'appalto dovranno presentare il certificato di seguito deposito presso la Tesoreria provinciale di lire 2,300 come cauzione provvisoria; la definitiva è fissata in L. 6,800.

Ferrovia Roma-Frascati. — Leggesi nella *Rassegna*, del 27 ott:

Fra il punto di diramazione della nuova linea e la città di Frascati intercede in linea retta la distanza di m. 1400, con un dislivello di circa m. 100. Per superare tale altezza, la linea, partendo dall'attuale Stazione di Frascati, fu sviluppata in modo che la sua lunghezza risultò di m. 3750, di cui soli 962 sono in rettilinei ed il rimanente è in curve, di cui il raggio minimo è di m. 230. Le livellette sono sempre in ascesa, e per la maggior parte, cioè m. 2876, con pendenza superiore al 30 per mille.

La consegna della linea fu eseguita il 17 aprile di quest'anno, ed il tempo per l'ultimazione è fissato in mesi 12, a partire dal 1° maggio. Ma l'Impresa non ha che in tenuissima parte e con poca attività iniziato i lavori; sicchè si prevede la necessità di provvedimenti di rigore, a termini di contratto.

Ferrovie dell'Alta Italia. — La Direzione dell'Esercizio ha pubblicato il seguente Avviso in data 25 ottobre:

Si reca a pubblica notizia che, in seguito ad accordi presi colle Ferrovie estere, le spedizioni in servizio cumulativo italo-austro-ungarico da o per le Stazioni infraindicate, per le quali nella relativa tariffa è normalmente prescritto l'instradamento via Peri, dovranno, durante l'interruzione della linea del Pusterthal, essere eccezionalmente instradate:

Via Pontebba, quelle da o per le Stazioni di Dellach, Greifenburg, Kleblech-Lind, Sachsenburg, Spittal a. d. Drau, Rothenthurn, Paternion-Feistritz, Gummern, Villach, Föderlach, Velden, Maria Wörth, Krumpendorf e Klagenfurt.

Via Cormons, quelle da o per le Stazioni di Grafenstein, Künsdorf, Bleiburg, Prevali, Unter-Drauburg, Saldenhofen, Wuchern, Reifnigg-Fresen, S. Lorenzen, Faal, Maria Rast e Feistritz.

Le suddette spedizioni saranno però tassate, tanto per la percorrenza italiana, quanto per quella estera, coi prezzi della suddetta via di Peri, indicati nella tariffa, come se avessero luogo realmente per la stessa via.

I trasporti in servizio cumulativo italo-austriaco, via Peri, si effettueranno soltanto da o per le Stazioni di Avio, Ala e Mori.

— Con successivo Avviso del 26, la Direzione suddetta reca a pubblica notizia che i trasporti in servizio cumulativo italo-austro-ungarico per la via di Peri potranno essere effettuati anche per le Stazioni fino ad Auer, cioè per Roveredo, Calliano, Trento, Lavis, S. Michele, Salurn, Neumarkt ed Auer.

— La Direzione medesima ha pubblicato quanto segue:

Allo scopo di dare ai viaggiatori, che desiderano recarsi direttamente a Londra, il mezzo di evitare il disturbo di recarsi a proprie spese, e coi loro bagagli, dalla Stazione delle Ferrovie da Parigi a Lione ed al Mediterraneo a quella delle Ferrovie del Nord, venne stabilito da quelle Amministrazioni che, a datare dal 1° novembre, essi possano fare la traversata di Parigi colla ferrovia di circonvallazione e spedire i loro bagagli direttamente per Londra.

I viaggiatori, che vorranno approfittare di tale facilitazione, dovranno acquistare, col biglietto diretto per Londra, uno speciale di supplemento per la traversata di Parigi, pagando la tassa di L. 0,70 per la 1ª classe e di L. 0,50 per la 2ª classe.

I treni in partenza da Torino, che si trovano a Parigi in coincidenza con quelli della Ferrovia di circonvallazione e poscia coi treni delle Ferrovie del Nord per Boulogne o Calais, essendo soltanto quello N. 20, composto di sole vetture di 1ª classe, e quello N. 2, avente anche vetture di 2ª classe, i viaggiatori, che hanno acquistato il biglietto di supplemento di cui sopra, dovranno viaggiare fra Torino e Parigi unicamente coi detti due treni; poichè in caso diverso si troveranno obbligati, al loro arrivo a Parigi, di recarsi a proprie spese dalla Stazione delle Ferrovie da Parigi a Lione ed al Mediterraneo a quella delle Ferrovie del Nord.

I bagagli potranno essere registrati direttamente per Londra e per una qualsiasi delle Stazioni di Victoria, Ludgate-Hill, Holborn-Viaduct, Caring-Cross e Cannon-Street; avvertendo però che per le tre prime Stazioni la via da tenersi è invariabilmente quella di Calais-Douvres, mentre invece per le Stazioni di Caring-Cross e Cannon-Street può essere tenuta, tanto la detta via, quanto quella di Boulogne-Folkestone.

Al momento della consegna dei bagagli, i signori viaggiatori dovranno quindi indicare quale delle due vie intendono seguire, ed a quale delle sunnominate Stazioni desiderano poter ritirare il loro bagaglio, affinchè l'impiegato possa fare la debita annotazione sullo scontrino che viene loro rimesso.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie francesi. — La Compagnia dell'Ovest ha testè collocato nelle sue vetture degli apparati avvisatori, funzionanti mediante l'aria compressa. In ogni scompartimento trovasi una maniglia, che permette di aprire un piccolo orificio di un tubo collegato colla condotta principale.

Si produce così una leggera depressione, che fa funzionare due fischietti avvisatori, posti, l'uno sul tetto del vagone, l'altro sulla macchina. La maniglia, una volta tirata, non può essere rimessa a posto dal viaggiatore, e così è facile riconoscere lo scompartimento donde è partito l'avviso.

Si erigeranno processi verbali contro i viaggiatori che facessero fermare un convoglio senza necessità.

Ferrovie in Algeria. — Il Ministro dei lavori pubblici di Francia ha autorizzato la Compagnia delle ferrovie dell'Est Algerino ad aprire all'esercizio, dal 29 ottobre p. p., la linea da El-Guerrah a Batna. Essa ha la lunghezza di chil. 80,485 39, e comprende, oltre le Stazioni teste di linea, quelle di Aïn-M' Lilah, dei laghi d'Aïn-Yayout, di El Mùades, e la fermata di Ferdis.

Ferrovia Goletta-Tunisi. — Leggesi nel giornale *Marina e Commercio*:

Alcuni giornali di Roma e delle provincie hanno annunciato il prossimo viaggio in Roma del Direttore e del l'Amministratore della ferrovia Goletta-Tunisi, appartenente alla Società di navigazione generale italiana, chiamati per essere consultati sulle trattative in corso con una Società francese per la vendita di quella ferrovia.

La notizia è priva di fondamento, nessuna trattativa essendo stata mai in corso per la vendita a Società straniere della ferrovia Goletta-Tunisi.

Tunnel della Manica. — Il 21 ottobre s'è tenuta a Londra un'adunanza dal Comitato del tunnel della Manica per udire il rapporto del sig. Shipton sul suo viaggio a Parigi.

Il sig. Shipton assicurò d'aver trovato negli operaj francesi il desiderio di fare un cordiale ricevimento ai delegati inglesi, in occasione della Conferenza che si terrà a Parigi fra due o tre settimane.

La riunione disapprovò il rapporto della Commissione militare, la quale concluse contro la costruzione del tunnel, e chiese agli operaj inglesi di ripudiare energicamente un tal rapporto.

L'assemblea nominò poscia una deputazione d'operaj, incaricata d'andare a Parigi per esprimere al popolo francese il loro ardente desiderio di estendere e consolidare i vincoli di simpatia e d'interesse, che uniscono i due paesi, in guisa da rendere ogni guerra d'or innanzi impossibile tra la Francia e l'Inghilterra, e da volgere i loro sforzi comuni verso il progresso, la prosperità generale e la civiltà.

— Alla Camera dei Comuni, M. Chamberlain, rispondendo ad una interrogazione fattagli, se fosse vero che i lavori del tunnel si fossero accelerati dalla parte della Francia, ha risposto: non doversi ritenere che il tunnel potesse farsi contrariamente ai voti ed agl' intendimenti dell' Inghilterra. Non crederebbe quindi, nè utile, nè degno, fare delle osservazioni al Governo francese su tale oggetto.

Ferrovie austriache. — Il Governo austriaco ha sottoposto al voto del Comitato per le strade ferrate un Regolamento per gli appalti delle somministrazioni occorrenti alle linee dello Stato.

Tra le disposizioni di tal progetto vi è questa, che le offerte della industria straniera non dovranno venir accettate, salvo che gli Stabilimenti nazionali non producano l'articolo che si tratta di fornire, oppure non possano fornirlo nel termine necessario, o pretendano prezzi *troppo esagerati*.

Accidente in Austria. — Un telegramma da Salisburgo, 23 ottobre, recava:

Nel tunnel fra Ober-Bischofshofen e la vallata del Selg, 20 vagoni si staccarono questa mattina, e con enorme velocità rotolarono, passando per la Stazione di Bischofshofen verso Sanct Johann, ove molti vagoni precipitarono nel fiume Salgach. Solo un conduttore rimase ferito. La ferrovia è interrotta.

Ferrovie tedesche — Durante l' ultima sessione legislative, che durò fiel mese di marzo 1882 al mese di maggio delle stesso anno, le Camere prussiane hanno successivamente autorizzato il Governo a costouire 44 ferrovie, dello sviluppo totale di chil. 1,965; nelle spese di costruzione, lo Stato deve intervenire per una somma di marchi 150,000,000. È vero che una parte importante di questa somma sarà tolta dai fondi delle ferrovie private che il Governo ha riscattato negli ultimi tempi. I lavori su queste nuove ferrovie cominciarono immediatamente; ed una parte di esse fu già aperta alla circolazione. Nondimeno si annuncia che il Governo proporrà la costruzione di una nuova serie di linee nella prossima sessione.

Ferrovie spagnuole. — È annunciata la formazione di una Società detta *Compagnia delle Ferrovie Granatine*, il cui scopo è di ottenere la concessione delle seguenti linee progettate: Linarès-Granata-Almeria, Menjiban-Jaen-Granata, e Granata-Motri al porto di Calahanda.

La circolare annunciante la costituzione di questa Società aggiunge che i Municipii delle zone traversate dalle dette linee sono disposti ad accordare considerevoli sovvenzioni.

Notizie Diverse

Lavori edilizii in Roma — Ecco il testo ufficiale delle deliberazioni adottate dal Consiglio di Stato circa il piano regolatore dei lavori edilizii della Capitale:

« Il Consiglio di Stato, nell'adunanza del 18 ottobre, ha riconosciuto meritevole di approvazione il piano regolatore e d' ingrandimento della città di Roma, rigettando qualsiasi contrario ricorso.

« Soltanto ha espresso parere che, prima di promuovere l' emanazione del Regio Decreto di approvazione, siano da praticarsi gl' incumbenti suggeriti dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, che cioè:

« 1° Vengano dai singoli Ministeri riconosciute attendibili le posizioni ed estensioni dei terreni assegnati alle opere governative, e che, in ispecial modo, si promuova una decisione sull'ubicazione del Palazzo di giustizia.

« 2° Che sia modificato il progetto della via Nazionale davanti al palazzo Alfieri, per dare ad essa la prescritta larghezza di metri 20, con altro mezzo che non sia la via succursale o la galleria sotto il palazzo stesso.

« 3° Che sia modificata quella parte del piano regolatore, che si riferisce al tratto di sponda del Tevere attigua al Ponte Cestio ».

Esposizione generale italiana in Torino nel 1884 — Il Comitato esecutivo annunzia con soddisfazione che col giorno di lunedì 23 ottobre si sono incominciati i lavori di sterro e spianamento nella località del Valentino: tali lavori saranno spinti con alacrità, per modo da rendere possibile l'intraprendere nella prossima primavera le opere di costruzione delle varie gallerie ed edifizii, per la maggior parte dei quali è già indetta la gara per l'appalto.

Furono intanto già iniziate le pratiche col Governo e colle Amministrazioni ferroviarie per la riduzione delle tariffe per il trasporto dei viaggiatori e delle merci, nonchè per i treni di piacere dalle diverse grandi città italiane.

— Lo stesso Comitato esecutivo notifica che il 22 corr., alle ore 2 pom., si procederà in Torino nella sede del Comitato (palazzo Carignano), all' appalto del secondo lotto, cioè: lavori e provviste per lavori e provviste per la costruzione del gruppo di gallerie distinte col n. XVII nel

piano generale dell'Esposizione, destinate per le industrie meccaniche, ascendenti a circa L. 518,815, da eseguirsi con tutto il mese di novembre 1883.

Le condizioni d'appalto sono visibili in Torino alla sede del Comitato esecutivo (Palazzo Carignano) e nell' Ufficio dell'ing. Camillo Riccio, direttore dei lavori (via Ospedale, n. 11, piano 3).

Porto di Genova. — Leggiamo nel *Commercio*, del 24 ottobre:

Ieri, al tocco, in una delle sale della Prelettura, si è radunata la Commissione locale per i lavori del porto, costituita a termini del R. Decreto 12 marzo 1868, n. 4303.

Detta Commissione, presieduta dal Prefetto della provincia, comm. Ramognini, e composta dei signori cav. Giambattista Ravenna rappresentante la Camera di commercio, avv. Giacomo Falcone rappresentante il Municipio, ing. cav. Pietro Giaccone rappresentante l'Ufficio del Genio civile, Luigi Rosso, capitano di corvetta, rappresentante il Ministero della marina, Maurer Giuseppe rappresentante il Ministero della guerra, e cav. Giacomo Colombini, capitano della marina mercantile, doveva prendere ad esame ed emettere voto consultivo sul progetto compilato dal'Ufficio centrale dei porti, spiaggie e fari, in ordine a variazioni riflettenti lo impigliamento e la direzione del nuovo molo orientale da costruirsi nel nostro porto.

Il cav. Pietro Giaccone, autore del progetto in discorso, dopo aver data lettura del progetto stesso, si fece a dimostrarne lo scopo e la utilità.

Ma il rappresentante della Camera di commercio cav. Giambattista Ravenna espose le ragioni, per le quali non avrebbe potuto dare il suo voto al progetto del Genio marittimo, e formulò la seguente proposta:

« Stabilire l'impigliamento del molo orientale possibilmente a 100 metri più innanzi, a levante della località indicata nel progetto, oppure raddrizzare il molo proposto, portandone la estremità foranea a cento metri più a levante, mantenendo la imboccatura del porto a non meno di cinquecento metri ».

La proposta del sig Ravenna fu approvata a maggioranza di voti.

Il telefono tra Genova e Sampierdarena. — Finora era invalso il principio, scrive il *Diritto*, in attesa della legge, di non accordare l'esercizio del telefono che nell'interno della città e i sobborghi, ma sempre nel recinto di un sol Comune, in modo che non potesse far concorrenza al servizio telegrafico dello Stato. Furono però recentemente incominciati i lavori d'impianto di telefoni fra Genova e Sampierdarena.

I lavori furono interrotti per ordine superiore; ma, stante le numerose domande, fu stabilito di introdurre nella legge la facoltà al Governo di accordare, in casi eccezionali, l'esercizio del telefono anche tra Comune e Comune, quando si presentano speciali condizioni di strette relazioni, analoghe a quelle che esistono fra Genova e Sampierdarena, Comuni vicinissimi, i cui interessi sono oltremodo stretti (uno Comune industriale e l'altro Comune commerciale) ed essendovi continui rapporti di comunicazioni fra l'uno e l'altro, che formano in realtà, più che due Comuni, una sola e grande città.

Ingegneri militari nelle ferrovie. — Da un rapporto indirizzato al Ministero inglese dal generale Wolseley rilevasi che il Corpo degl'ingegneri delle ferrovie, organizzato improvvisamente per la guerra d'Egitto, ha reso sì grandi servigi, che ogni grande esercito dovrebbe avere un Corpo regolarmente organizzato di tali ingegneri.

In conseguenza, il ministro della guerra M. Childers ha deciso di organizzarlo su basi permanenti, mettendosi d'accordo con le Amministrazioni delle ferrovie inglesi, per dare a questo nuovo Corpo agio d'esercitarsi in quanto riguarda la costruzione ed il servizio delle ferrovie.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I titoli ferroviarii rimasero stazionarii nella scorsa settimana per mancanza di transazioni. Le Azioni della Società delle Meridionali vennero segnate a 455 e 453; le Obbligazioni relative a 272.50; i Boni a 512; le Sarde, serie A, a 267.50; la serie B a 271; la serie C a 266.50; le Azioni Ferrovie Romane 112; le Palermo-Trapani, 1ª emissione, a 270.50; la 2ª emissione a 272; le Centrali Toscane a 459; le Pontebbane a 428; le Meridionali austriache a 290.

A Parigi, le Azioni Lombarde vennero negoziate a 310 e 308; le Obbligazioni a 287.85 e 287.50; le Vittorio Emanuele a 277 e 276; le Azioni Romane a 110.

CONVOCAZIONI.

Società anonima per la ferrovia Sassuolo-Modena-Mirandola-Finale — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale straordinaria pel 26 novembre p. v. in Modena, sede sociale, per deliberare sopra una modificazione proposta allo statuto sociale.

VERSAMENTI

Società anonima per la ferrovia Sassuolo-Modena-Mirandola-Finale — Gli azionisti sono invitati a versare il 5° decimo sulle rispettive azioni: in Modena, presso la Presidenza sociale; in Milano, presso Weill-Schott e C.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le NOTIZIE FERR. ITAL. *).*

L' 8 corr., presso la Direzione delle costruzioni navali del 1° Dipartimento marittimo (Spezia), si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l' appalto della fornitura di m. c. 1,500 di legname di quercia, per la complessiva somma di L. 178,100. Deposito cauzionale L. 18,000 in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare per la R. Marina in Venezia, si procederà al definitivo deliberamento dell' appalto della costruzione di 3 forni per ricuocere le lamiere e verghe metalliche, e per altri lavori nella officina 20 dell' Arsenale militare marittimo di Venezia, sull' importo di L. 54,619.30, così ridotto pel ribasso già offerto. Consegna entro 120 giorni. Deposito cauzionale L. 6,800 in contanti o rendita D. P.

— Il 10 detto mese, presso la Direzione d' artiglieria della Fonderia di Torino, si terrà un' asta per l' appalto della fornitura di chilog. 50,000 di rame in pani, per il complessivo importo di L. 105.000. Consegna entro 40 giorni. Deposito cauzionale L. 10,500 in contanti o rendita D. P.

— L' 11 detto mese, presso la Direzione delle costruzioni del 2° Dipartimento marittimo (Napoli), si terrà un' asta per l' appalto della fornitura di m. c. 825 di pino di Corsica in bagli, per la complessiva somma di L. 66,000. Consegna a termini del Capitolato. Deposito cauzionale L. 6,600 in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Torino, si terrà un' asta per l' appalto dei lavori di ristauro esterno ed interno della Caserma della Cernaia in Torino, per il complessivo importo di L. 12.000. Lavori da eseguire entro 90 giorni. Deposito cauzionale di L. 1200 in contanti o rendita D. P.

— Il 13 detto mese, presso la Direzione del Genio militare di Napoli, si terrà un' asta per l' appalto della manutenzione e miglioramento dei fabbricati militari nelle piazze di Napoli, Posilipo, Miseno, Castellammare, Ponza e Ventotene, durante il triennio 1883-85, per il complessivo importo di L. 330,000. Deposito cauzionale L. 33,000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Catania, si terrà un' asta per l' appalto della costruzione del 2° tronco della strada comunale obbligatoria detta di Maccarone, della lunghezza di m. 7,700.50, per l'importo di L. 85,996.76. Lavori da eseguire nel termine di 4 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 3,000, cauzione definitiva L. 6,000, ambidue in valuta legale o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Udine, si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione del tronco della strada nazionale compreso fra la città di Tolmezzo e l'abitato di Villa Santina, della lunghezza di m. 7,015, per l' importo di L. 296,000. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 15,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Il 14 detto mese, presso la Sottoprefettura di Nuoro, si terrà un' asta per l' appalto della costruzione delle due strade comunali obbligatorie: 1° tronco cadente sul territorio di Oliena, della lunghezza di m. 8,455, per L. 100,500; 2° tronco cadente sul territorio di Orgosolo, della lunghezza di metri 10,600, per L. 155,500. Lavori da eseguire entro 5 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 1,000 pel 1° tronco, e lire 1,200 pel 2°; cauzione definitiva L. 11,000 pel 1° tronco, e L. 16,000 pel 2°: tutte in numerario o rendita D. P.

— Il 15 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Arezzo, si terrà una second'asta (deserta la prima) per l'appalto dei lavori di abbassamento della soglia della Chiusa dei Monaci, e di primordiale ingrandimento della sezione del Canal Maestro, fra la detta Chiusa ed il porto di Cesa, per la complessiva somma di L. 2,133,175. Lavori da eseguire entro 1000 giorni dalla consegna. Deposito interinale L. 70,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Il 16 detto mese, presso la Prefettura di Verona, si terrà un' asta per l' appalto dell' escavo dei dossi nei canali del Mincio, detti della Marina, Interno e di Mezzo, in Comune di Peschiera, per la complessiva somma di L. 64,360. Lavori da eseguire entro 8 mesi dalla consegna. Deposito interinale lire 3,000, cauzione definitiva L. 7,000, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Il 17 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Forlì, si terrà un' asta per l' appalto della manutenzione delle opere d' arte costituenti il porto di Rimini, durante il sessennio dal 1° gennaio 1883 al 31 dicembre 1888, per la presunta annua somma di L. 16,880. Deposito interinale L. 2,000, cauzione definitiva eguale a mezza annata del canone deliberato, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Napoli, si procederà al definitivo deliberamento dell' appalto dei lavori di riparazione dei danni e della manutenzione quadriennale (dalla consegna) di tutti gli alvei dei torrenti di Somma e Vesuvio, sull' importo di L. 44,887.50, così ridotto pel ribasso già fferto. Deposito interinale L. 7,000, cauzione definitiva L. 25,000, ambedue in numerario o rendita D. P.

Appalti deliberati.

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto, per conto delle Ferrovie dell'Alta Italia, il lavoro di riedificazione della pila, con fondazione pneumatica e rafforzamento della travata metallica, pel ponte sul Po a Borgoforte.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

41ª Settimana. — *Dall'8 al 14 ottobre* 1882.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1882	1,580.—	559,696.20	354.24
Settimana corrisp. nel 1881.	1,460.—	533,977.10	365.74
Differenze nei prodotti della settimana 1882. . . .	+120.—	+ 25,719.10	— 11,50
Introiti dal 1° gennaio 1882	1,542.46	18,920,613.73	12,266 52
Introiti corrisp. nel 1881	1,448.15	19,245,493.73	13,289 71
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1882 . . .	+ 94.31	— 324,880.00	-1,023.19
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1882	1,338.—	304,625.55	227.67
Settimana corrisp. nel 1881.	1,324.—	252,348.88	190 60
Differenze nei prodotti della settimana 1882	+ 14.—	+ 52,276.67	+ 37.07
Introiti dal 1° gennaio 1882.	1,338.—	9,180,411.65	6,861.29
Introiti corrisp. nel 1881 .	1,294.18	8,706,139.54	6,727.15
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1882	+ 43.82	+ 474,272.11	+ 134.14

Strade Ferrate Romane

31ª Settimana — *Dal 30 luglio al 5 agosto* 1882.
(colla deduzione dell'Imposta Governativa.

	Chil. esercití	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,686	624,648.05	19,318.46
Settimana corrisp. del 1881.	1,681	603,705.07	18,726.29
Differenza (in più . . .	5	20,942.98	592.17
(in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 29 luglio 1882	1,682.328	18,569,147.80	18,566.80
Periodo corr. 1881	1,681.000	19,065,204.20	19,076.85
Aumento	1,328	—	—
Diminuzione	—	496,056.40	510.05

(*) Media annua. — La linea Codola-Nocera-Pagani della lunghezza di chilom. 5 fu aperta all' esercizio col giorno 1° maggio anno corrente.

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di agosto 1882
(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	43,887,12	16,513,94	11,031,42
Piccola Velocità	9,623,87	435,20	4,215,64
Totali . . .	53,510,99	16,949.14	15,247,06

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

PRODOTTI del mese di giugno 1882.
(depurati dalle tasse governative).

QUALITA' DEI TRASPORTI	LINEA VICENZA-SCHIO Importo	LINEA TREVISO-VICENZA e PADOVA-BASS. Importo	LINEA CONEGLIANO-VITTORIO Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori . . .	9,580.84	29,935.69	3,074.92	42,591.45
Bagagli e cani . .	123.08	594.49	60.38	777.95
Merci a grande vel.	995.54	6,554.92	409 65	7,960.11
Merci a piccola vel.	9,742.84	27,810.57	4,363.10	41,916.51
Introiti diversi . . .	446.85	882.57	297.62	1,627.04
Totale . . .	20,889.15	65,778 24	8,205 67	94,873.06

ANNUNZI

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA
per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi

Volendosi provvedere alla fornitura di chilogrammi 141,000 di Amido per le Manifatture sociali, è intendimento dell'Amministrazione della Regìa di procedervi a mezzo di licitazione privata, stipulando regolare contratto, o per tutto indistintamente il servizio od anche ripartitamente lotto per lotto come qui appresso e cioè:

LOTTO I.

Torino	Chilogr.	12,000
Sestri	»	3,000
Cagliari	»	1,000
Milano	»	5,000
Bologna	»	7,000
Parma	»	1,000
Modena	»	500
Venezia	»	10,500
	Chilogr.	40,000

LOTTO II.

Napoli	Chilogr.	26,000
Chiaravalle	»	1,000
Roma	»	15,000
	Chilogr.	42,000

LOTTO III.

Firenze	Chilogr.	25,000
Lucca	»	22,000
	Chilogr.	47,000

LOTTO IV.

Palermo	Chilogr.	7,000
Messina	»	1,000
Catania	»	4,000
	Chilogr.	12,000

Il campione dell'Amido ed il Capitolato che regolar devono tale fornitura sono ostensibili tanto presso le Manifatture del Regno, quanto presso questa Amministrazione centrale in Roma, via Due Macelli, n. 79, Uffizio di Economato.

Le offerte potranno essere presentate o presso le Manifatture, o presso l'Uffizio suddetto d'Economato, in piego raccomandato, al più tardi prima delle ore 2 pomerid. del giorno 15 novembre 1882, colla indicazione sull'indirizzo: — *Offerta per fornitura d'Amido* — avvertendo che le offerte presentate dopo il termine stabilito saranno ritenute come non avvenute.

Le offerte per essere valide dovranno:

a) Essere stese in carta da bollo da lira 1, e redatte in conformità del modello annesso al Capitolato d'oneri, con indicazione in tutte lettere del prezzo o dei prezzi richiesti;

b) Determinare il lotto o lotti a cui l'offerta stessa si riferisce, con avvertenza che saranno ritenute nulle le offerte che non comprendessero tutte le Manifatture indicate per ogni singolo lotto;

c) Essere garantite mediante deposito nelle Casse della Società da una somma non inferiore al 5 per cento del valore della fornitura, che potrà essere fatto in contanti, o in titoli di rendita inscritta nel Gran Libro del Debito Pubblico, calcolati al corso di Borsa del giorno antecedente a quello del deposito, od in Obbligazioni della Regìa calcolate al valor nominale.

Il deposito potrà essere fatto o presso la rispettiva Manifattura, o presso la Cassa dell'Amministrazione centrale per quelle consegnate all'Ufficio di Economato;

d) Indicare il prezzo per chilogramma franco di spese sulla bilancia delle rispettive Manifatture.

L'Amministrazione non assume altro impegno che di prendere in esame le offerte, e far conoscere entro 15 giorni le proprie determinazioni sull'accettazione o no delle offerte stesse.

I depositi cauzionali saranno restituiti agli attendenti le cui offerte non fossero state prese in considerazione.

L'aggiudicatario o gli aggiudicatari saranno tenuti alla presentazione della cauzione prescritta dal Capitolato d'appalto per assicurare la esecuzione del contratto.

All'atto stesso verranno suggellati, controfirmati e controdistinti con marche particolari i campioni sui quali sarà stata deliberata l'aggiudicazione.

Il deliberatario dovrà prestarsi alla regolare stipulazione del contratto entro il termine di giorni dieci decorrendi da quello dell'aggiudicazione, eseguendo la cauzione definitiva.

Le spese del contratto, da stipularsi per rogito notarile, quelle di bolli e registro saranno a carico dell'aggiudicatario.

Dopo prestata regolarmente la cauzione, verrà restituito all'aggiudicatario medesimo il deposito fatto contemporaneamente alla sottomissione.

Nel caso in cui questi si rifiutasse alla stipulazione del contratto, e non prestasse entro il termine di giorni dieci la cauzione stabilita nel Capitolato d'oneri, sarà di pieno diritto devoluto alla Regìa Cointeressata il deposito fatto all'atto della sottomissione, rimanendo essa prosciolta da ogni vincolo verso l'offerente, quando non prescelga di procedere a nuovo appalto a spese, rischio e pericolo dell'offerente medesimo.

Roma, 20 *ottobre* 1882.

Il Consigliere d'Amministrazione
A. BERETTA.

Il Direttore Generale
E. GOUPIL.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Gara per concessione di esercizio del Caffè e Buffet annesso alla Stazione di GENOVA P. P.

Col giorno 31 Dicembre p. v. venendo a scadere il contratto attualmente in corso per affitto dei locali ad uso CAFFÈ e BUFFET alla Stazione di

GENOVA P. P.

si fa noto avere l'Amministrazione di queste Strade Ferrate deciso di aprire una pubblica gara per l'affitto, durante un triennio, dei detti locali, alle condizioni e patti risultanti dall'Avviso d'Asta e Capitolato d'oneri, visibili presso le principali Stazioni di questa Rete. Tale Capitolato verrà pure rimesso a quelle Ditte le quali ne facessero domanda a questa Direzione dell'Esercizio, o alle Stazioni stesse, nel termine di giorni 10 dalla data del presente Avviso.

L'Amministrazione si riserva di deliberare l'Asta a favore di quell'optante che essa crederà meglio, quand'anche la sua offerta non fosse materialmente la più vantaggiosa.

L'asta è aperta a qualunque Ditta intenda concorrervi. Affinchè però la scheda d'offerta sia valida, ogni concorrente dovrà allegare alla medesima un Certificato della Cassa Centrale dell'Amministrazione che ha sede in Milano, Corso Magenta N. 24, oppure del Capo di una delle Stazioni sottoindicate, comprovante di aver egli personalmente, od a mezzo di un suo rappresentante, depositata la somma di L. **400** in danaro od in Cartelle al Portatore del Debito Pubblico dello Stato al prezzo della Borsa di Milano nel giorno precedente al deposito.

Le Stazioni autorizzate a ricevere tali depositi sono le seguenti:

Alba, Alessandria, Arona, Asti, Bergamo, Biella, Bologna, Brescia, Casale, Ceva, Como, Cremona, Ferrara, Firenze, Gallarate, Genova P. P., Ivrea, Lecco, Lodi, Lucca, Mantova, Modena, Monza, Mortara, Novara, Novi, Oneglia, Padova, Parma, Pavia, Piacenza, Pinerolo, Pisa, Pistoja, Reggio, Savigliano, Savona, Spezia, Torino P. N., Treviso, Udine, Venezia, Ventimiglia, Verona P. V., Vicenza, Voghera.

Le schede d'offerta dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate Alta Italia in Milano,** in piego suggellato diligentemente a ceralacca, portante su ambedue le facce la seguente soprascritta: *Offerta per l'affitto dei locali ad uso Caffè e Buffet della Stazione di Genova P. P.*, ed in modo e tempo che le pervengano non più tardi del giorno 11 Novembre p. v. Le offerte saranno stese sui moduli di sottomissione a stampa che dovranno esser richiesti o a questa Direzione dell'Esercizio, ed alle Stazioni presso le quali sono ostensibili i Capitolati.

L'apertura delle schede d'offerta avrà luogo il **13 Novembre p. v.,** alle ore **2 pom.,** presso la Direzione dell'Esercizio in Milano e potranno presenziarla le Ditte concorrenti alla gara.

Torino, 21 Ottobre 1882.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA
per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi

Volendosi provvedere alla fornitura delle Punte di Parigi per le Manifatture sociali, è intendimento dell'Amministrazione della Regìa di procedervi a mezzo di licitazione privata, stipulando regolare contratto, o per tutto indistintamente il servizio, od anche ripartitamente per ciascuno dei lotti ed in base all'unita tabella di dettaglio.

La fornitura è divisa in tre lotti, e cioè:

Lotto I.

Torino, Sestri, Cagliari, Milano, Parma, Modena, Bologna, Venezia . . . . Chilog. 29,100

Lotto II.

Chiaravalle, Roma, Napoli, Lecce, Firenze, Lucca . . . . Chilog. 26,900

Lotto III.

Palermo, Messina, Catania . . . . Chilog. 7,000

Chilog. 63,000

Il campione delle Punte ed il Capitolato che regolar deve tale fornitura sono ostensibili tanto presso le Manifatture del Regno, quanto presso quest'Amministrazione Centrale, in Roma, via Due Macelli, n. 79, Uffizio di Economato.

Le offerte potranno essere presentate o presso le Manifatture o presso l'Uffizio suddetto di Economato, in piego raccomandato, al più tardi prima delle ore 2 pomerid. del giorno 15 novembre 1882, colla indicazione sull'indirizzo: *Offerta per fornitura di Punte di Parigi* — avvertendo che le offerte presentate dopo il termine stabilito saranno ritenute come non avvenute.

Le offerte per essere valide dovranno:

a) Essere stese in carta da bollo da lire 1, e redatte in conformità del modello annesso al Capitolato d'oneri, con indicazione in tutte lettere del prezzo o dei prezzi richiesti:

b) Determinare il lotto o lotti a cui l'offerta stessa si riferisce, con avvertenza che saranno ritenute nulle le offerte che non comprendessero tutte le Manifatture indicate per ogni singolo lotto;

c) Essere garantite mediante deposito nelle Casse della Società da una somma non inferiore al 5 per cento del valore della fornitura, che potrà essere fatto in contanti, o in titoli di rendita inscritta nel Gran Libro del Debito Pubblico, calcolati al corso di Borsa del giorno antecedente a quello del deposito, od in Obbligazioni della Regìa calcolate al valore nominale.

Il deposito potrà essere fatto o presso la rispettiva Manifattura, o presso la Cassa dell'Amministrazione Centrale per quelle consegnate all'Uffizio di Economato;

d) Indicare il prezzo per chilogramma di ciascuna specie franco di spese sulla bilancia delle rispettive Manifatture, completando le colonne in bianco dell'unito prospetto.

L'Amministrazione non assume altro impegno che di prendere in esame le offerte, e far conoscere entro 15 giorni le proprie determinazioni sull'accettazione o no delle offerte stesse.

I depositi cauzionali saranno restituiti agli attendenti, le cui offerte non fossero state prese in considerazione.

L'aggiudicatario o gli aggiudicatari saranno tenuti alla presentazione della cauzione prescritta dal Capitolato d'appalto per assicurare la esecuzione del contratto.

All'atto stesso verranno suggellati, controfirmati e controdistinti con marche particolari i campioni sui quali sarà stata deliberata l'aggiudicazione.

Il deliberatario dovrà prestarsi alla regolare stipulazione del contratto entro il termine di giorni dieci, decorrendi da quello dell'aggiudicazione definitiva.

Le spese del contratto da stipularsi per rogito notarile, quelle di bollo e registro saranno a carico dell'aggiudicatario.

Dopo prestata regolarmente la cauzione, verrà restituito all'aggiudicatario medesimo il deposito fatto contemporaneamente alla sottomissione.

Nel caso in cui questi si rifiutasse alla stipulazione del contratto, e non prestasse entro il termine di giorni dieci, la cauzione stabilita nel Capitolato d'oneri, sarà di pieno diritto devoluto alla Regìa Cointeressata il deposito fatto all'atto della sottomissione, rimanendo essa prosciolta da ogni vincolo verso l'offerente, quando non prescelga di procedere a nuovo appalto a spese, rischio e pericolo dell'offerente medesimo.

Roma, 20 *ottobre* 1882.

Il Consigliere d'Amministrazione
A. BERETTA.

Il Direttore Generale
E. GOUPIL.

TORINO, 1882
Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*.

G. Pontani Direttore proprietario responsabile

ANNO XV. Mercoledì 8 novembre 1882. N. 45.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — Torino.

Sommario delle Materie — *Ancora sull' esercizio ferroviario in Francia — La ferrovia da Calais a Marsiglia — L' illuminazione elettrica ad incandescenza. — Informazioni particolari del* Monitore. — *Notizie ferroviarie italiane. — Notizie ferroviarie estere. — Notizie diverse. — Guida degli Azionisti. — Annunzi.*

ANCORA SULL' ESERCIZIO FERROVIARIO in Francia

A proposito del Rapporto del ministro Hérisson al Presidente della Repubblica francese, che abbiamo riferito nel nostro numero del 18 ottobre p. p., la *Revue economique et financière* fa le seguenti osservazioni, degne di nota:

Il Rapporto diretto al Presidente della Repubblica dimostra evidentemente che il Governo, se crede tuttora la questione ferroviaria dover essere presa di fronte ed in complesso, non intende però di affrontarla esso medesimo.

Il Rapporto conclude infatti colla nomina di una grande Commissione extra-parlamentare, sulla quale il Governo si scarica, sino all'abdicazione, non solo della cura di studiare da sè codesta grossa questione, non solo di discutere colle Compagnie, ma altresì di eseguire. Noi facciamo fatica ad intendere quest' ultima funzione affidata alla Commissione, ma è vano discutere sopra un fatto. La Commissione sarà *esecutiva*, lo dice il Ministro nel suo Rapporto: « Non trattasi, infatti, d'una Commissione d'inchiesta, ma di una Commissione esecutiva; i materiali sono tutti pronti: non resta che costruire ».

Il partito preso dal Governo di non incaricarsi della questione, l'abdicazione assoluta di esso, non possono essere espressi più chiaramente: « Questa Commissione stabilirebbe i diversi punti indicati più sopra; fisserebbe le condizioni finanziarie nelle quali si effettuerebbe, secondo il caso, il riscatto delle concessioni; essa avrebbe per mandato di compilare un quaderno d'oneri ed una Convenzione-tipi, che dovrebbero regolare il funzionamento delle ferrovie, date le condizioni presenti della nostra vita industriale, commerciale e politica ».

Nel concetto del Governo, codesta Commissione dev'essere così indipendente da lui, com'è destinata a sopravvivergli in caso di bisogno. La Commissione da lui ideata ha precisamente il mandato di riparare l'inconveniente dei mutamenti di programma ad ogni cambiamento di Ministero; di guisa che il Gabinetto non lega soltanto sè medesimo, ma pretende di legare anche quello che lo rimpiazzasse, in caso non gli fossero riservati lunghi anni di vita.

Dopo aver però notate alcune contraddizioni del Rapporto circa la precisione del mandato conferito alla Commissione, e dopo aver dichiarato che la lista dei membri designati a comporla, senza essere stati consultati, non può considerarsi che come provvisoria, la *Revue* crede opportuno di aggiungere le seguenti giudiziose osservazioni del *Temps*, le quali potrebbero applicarsi, in gran parte, anche al caso nostro:

Bisogna bene confessarlo: dinnanzi codesto singolare atto d'iniziativa del Ministro dei lavori pubblici, l'opinione pubblica ha provato una certa sorpresa. Non si può davvero intendere come il Governo non abbia ancora alcuna idea concreta su queste gravi questioni. Esse non sono punto nuove: il Ministro stesso lo dice. Perchè dunque una Commissione di più? Essa non potrebbe evidentemente aggiunger nulla alle cognizioni già acquistate. Ciascuno de' suoi membri ha il suo posto assegnato. Quando essi, alla loro volta, avranno esposto le proprie idee più contraddittorie, saremo forse più avanzati? Chi non sa ciò che pensano in proposito i sig. Allain-Targé e Riccardo Waddington, e i sig. Varroy e Ribot? Vogliono essi tentare di convertirsi reciprocamente? Essi sorriderebbero a tale idea.

Il solo vantaggio che la Commissione pare offrire si è, che dalla sua riunione potrà uscire un progetto di legge pronto ad esser presentato alle Camere: il Ministro non avrebbe che da sottoporlo ad esse, declinandone la paternità. Ma non è questa forse una illusione? Il pubblico non

immaginerà mai che il Governo si sia appropriato delle conclusioni che in fondo ripudia.

Supponiamo che la Commissione concluda pel riscatto delle ferrovie. Se il sig. Hérisson non è partigiano di questo progetto, si crederà egli obbligato a farlo suo? L'abnegazione non va, d'ordinario, sino a questo punto. In caso contrario, ammettiamo che la Commissione si pronunci a favore del mantenimento del regime attuale delle nostre ferrovie: il Ministro crederà chiuso il dibattito per tale decisione, e si riterrà colle mani legate?

Il buon senso più elementare basta a dimostrare che i voti della Commissione detta *esecutiva* non avranno, e non possono avere valore pel Ministro se non in quanto essi saranno in armonia colle sue proprie idee. A meno di un' abdicazione impossibile, il Governo porterà solo, dinnanzi alle Camere e dinnanzi al paese, il peso delle risoluzioni a cui si arresterà.

Perchè dunque codesto giro, e perchè non cominciare di là ove si dovrà finire?

Il paese ha fretta di esser rassicurato sulla sorte che toccherà alle sue strade ferrate. Si vuole che lo Stato se ne impadronisca? È questo un sistema. Le Ferrovie, si può dire, possono costituire un utile strumento di governo. Colla loro armata di duecentomila funzionarii, esse possono accrescere singolarmente l'influenza del Governo o dei suoi deputati. Guardiamoci bene dal trascurare codesta forza sociale. Il gran Cancelliere ha bene scòrto quale aiuto poteva ritrarre da codesta potenza per consolidare l'unità tedesca è un esempio che non deve andar perduto.

Lasciate all'industria privata, le Ferrovie non si preoccupano che di una cosa sola: lo sviluppo dei loro prodotti netti, vale dire dei loro trasporti. Per estendere il loro traffico, non c'è combinazione a cui non abbiano ricorso. Con tutti i mezzi che sono in loro potere, esse moltiplicano le concorrenze, ravvicinano i mercati più lontani, richiamano le merci straniere. Non sono queste le mire di uno Stato. Se lo Stato intende combattere con tariffe doganali il libero scambio dei prodotti, non deve ammettere che le Ferrovie, questo formidabile strumento di libero scambio, vengano a contrariare i suoi disegni. Esso deve avere la rete ferroviaria sotto le sue mani: dev'essere il padrone delle tariffe.

Esso vi troverà, al bisogno, una risorsa pei suoi bilanci. Che cosa più semplice di elevare le tariffe di un decimo o due? Esso lo fa già; ma l'imposta è troppo visibile. Se tutte le tariffe non saranno più che una specie d'imposta, la tassa vera entrerà nell'ombra. D'altra parte, se esso avrà delle disponibilità, potrà destinarle alla riduzione delle tariffe. Quale sogno più bello di questo, di non dover più preoccuparsi del prezzo di costo dei trasporti? Non veder più nelle Ferrovie un'industria, ma elevarle al rango di rendite nazionali, e sulle quali uomini e cose viaggierebbero liberamente o mediante una tenuissima tassa? Il bilancio ne sopporterebbe le spese, come sopporta quelle della giustizia o dell'armata, e come sopporterà in breve quelle dell'istruzione pubblica.

Riscattiamo le ferrovie, ed avremo tolto il più grande ostacolo alla realizzazione di questo ideale.

Protezionisti e liberi-scambisti possono, come si vede, trovarsi eccezionalmente riuniti, e, con uno scopo opposto, votare la stessa risoluzione. Donde si vede pure che il riscatto delle ferrovie, questo sistema che a prima vista pare così semplice, si presta a molti malintesi.

Esso sarebbe, in realtà, l'ignoto. Secondochè le maggioranze fossero protezioniste o liberali, secondochè le finanze dello Stato fossero oberate o prospere, il Commercio vedrebbe la tariffazione rimaneggiata. Le tariffe sarebbero fissate, non più secondo criterii esclusivamente commerciali, ma secondo le vicende della politica, il viavai dei Parlamenti e dei Ministeri.

Il paese lo sente bene; e perciò si è costantemente pronunciato contro l'ingerenza dello Stato in tali materie. Esso trova il numero dei funzionarii pubblici sufficiente, l'instabilità dei bilanci abbastanza grande. Esso ritiene che una sola Autorità abbia competenza per un servizio così complesso e delicato com'è quello delle ferrovie, cioè l'industria privata.

Noi abbiamo un regime ferroviario: dedichiamoci dunque a perfezionarlo, anzichè lavorare a distruggerlo. Estragghiamone, pel bene pubblico, la quintessenza. Mercè le Convenzioni già conchiuse colle Compagnie, l'associazione delle buone linee con quelle improduttive è un principio riconosciuto. È ammesso che gli aumenti dei prodotti devono essere riversati sulla nuova rete, in modo da estendere a regioni indefinitamente vaste i benefizii delle ferrovie. Non v'ha dunque alcun motivo perchè le nuove linee progettate restino fuori di questa legge. Trattasi di facili accordi. Se, in certi punti, hanno luogo degl'ingombri, vi si devono stabilire dei doppii binarii, senza che siavi bisogno di raddoppiare la totalità delle linee, facendo nascere rivalità, di cui il Commercio tosto o tardi farebbe le spese. Questo lavoro di disimpegno è già cominciato. Il còmpito dello Stato consiste nello spingerlo, non nell'eseguirlo da sè, nè nel servire, affidandolo a mani inesperte, a speculazioni a cui esso deve rimanere estraneo.

Alcune tariffe sono troppo elevate? È interesse delle Compagnie l'abbassarle, se il Commercio lo domanda. Ma accade che i più ardenti avversarii della tariffazione attuale protestano contro le tariffe eccessive. Sono le tariffe di penetrazione ch'essi accusano, come se l'opera per eccellenza propria delle ferrovie non forse quella di far penetrare il più possibile le merci, di metterle a disposizione del consumatore, togliendo l'ostacolo che creava alla sua libera scelta la dispersione dei mercati. Colla moltiplicazione delle tariffe speciali si giunge a questo risultato.

I quaderni d'oneri sono antichi, ed il Ministro dei lavori pubblici crede ch'essi non possano più essere in armonia colle condizioni presenti della società; ma non è questo un dimenticare che le Compagnie non sono rimaste punto stazionarie, ed un lasciare precisamente da parte tutta quella evoluzione così feconda, che fu assicurata dalle tariffe speciali?

Ma noi avremmo torto ad insistere. Tutte queste questioni furono già dibattute. Noi supplichiamo soltanto la Commissione *esecutiva* per le ferrovie di fornire prontamente al Ministro dei lavori pubblici il voto ch'egli ha domandato. Bisogna finirla colla questione ferroviaria. La gente commerciale ed industriale mal si adatta agl'incessanti aggiornamenti ch'essa subisce. La Commissione si assumerebbe una grave responsabilità se, colla lentezza delle sue deliberazioni, ritardasse la discussione pubblica e lo scioglimento che il paese aspetta.

FERROVIA DA CALAIS A MARSIGLIA

È noto come, in vista della concorrenza della ferrovia del Gottardo e del presunto incremento di Genova, si fa ogni sforzo in Francia per favorire gl'interessi di Marsiglia, mediante una ferrovia diretta da Calais a Marsiglia, destinata a far passare sul territorio francese tutto il traffico franco-inglese del Mediterraneo.

Questo progetto di ferrovia trovasi ora concretato nel seguente progetto di legge, pubblicato di recente dall'organo di Rothschild, *La Finance Nouvelle*, colla firma di parecchi deputati; e noi crediamo opportuno di farlo conoscere ai nostri lettori.

Esso è del tenore seguente:

Art. 1. Si procederà alla concessione, senza sovvenzione, nè garanzia di interessi, ad una o più Compagnie nuove di strade ferrate, delle seguenti linee:

1° Da Calais a Marsiglia, per o nei dintorni di Boulogne-sur-Mer, Abbeville, Beauvais, Pontoise, Parigi, Nevers, Lione ed Avignone;

2° Raccordo su Digione, su Losanna e su Ginevra, per Dole e Poligny;

3° Raccordo su Saint-Etienne;

4° Raccordo su Clermont Ferrand;

5° Raccordo su Cette.

Art. 2. Le linee della terza rete, comprese nella regione, saranno concesse alle nuove Compagnie.

Art. 3. I quaderni d'oneri porteranno l'obbligo nei concessionarii di costruire le grandi linee in modo che i treni possano procedere con una velocità di 100 a 120 chilometri all'ora.

Art. 4. Le tariffe avranno le riduzioni seguenti:

Viaggiatori, 50 0[0 sul prezzo dei quaderni d'oneri attuali; merci a grande velocità, 40 0[0 sui prezzi attuali; merci a piccola velocità, tariffe generali e speciali analoghe a quelle della rete dello Stato, a base chilometrica decrescente, con la riduzione del 20 per 0[0 almeno sui prezzi attuali.

Art. 5. Questo progetto è avvalorato dai motivi seguenti:

L'apertura della ferrovia del Gottardo colpirà in sommo grado il nostro commercio di transito ed il nostro commercio coll'Italia, se noi non prendiamo, senza perder tempo, le misure necessarie per attenuare le conseguenze d'un fatto economico così importante.

La costruzione d'una nuova e grandiosa linea da Calais a Marsiglia, progettata già da dieci anni, e che avrà per conseguenza di assicurarci il mantenimento dei nostri vantaggi attuali, non ci sembra doversi più a lungo aggiornare.

Oggidì è constatato che le grandi Compagnie sono impotenti a soddisfare agli interessi che hanno la missione di far prevalere. In seguito all'accumulazione del traffico su certe linee, il servizio è divenuto pericoloso, e quindi vediamo prodursi catastrofi troppo frequenti.

La costruzione di nuove ferrovie nella direzione delle grandi vie di circolazione è ora divenuta una necessità di primo ordine.

Fin dal 1871, in un rapporto all'Assemblea nazionale, il sig. Cèzanne prevedeva la costruzione prossima, tra Calais e Marsiglia, « d'una linea magistrale, che, sorpassando in » comodità e perfezione tutto quanto si era fatto sino allora, » permettesse di realizzare delle velocità di 100 a 120 chil., » ravvicinando Marsiglia di 8 o 10 a Parigi ».

La nuova linea sarà costruita nelle condizioni previste dal sig. Cèzanne, con un declivio non superiore a 5 millimetri, con curve minori di 1000 metri di raggio, con rotaie solidissime, in modo da permettere, non solo di trasportare i viaggiatori con rapidità eccezionale, ma altresì di ridurre le tariffe in proporzioni considerevoli.

Un collegamento su Digione e la Svizzera, che sarebbe prolungato verso l'Italia, sia pel Sempione che pel Monte Bianco, ci è egualmente indispensabile per sostenere in Italia la lotta contro la concorrenza germanica.

Prevediamo altresì nuovi collegamenti su St. Etienne, Clermont e Cette, costruiti nelle stesse condizioni e che farebbero partecipare tutta la regione ai vantaggi dei perfezionamenti introdotti, in questi ultimi anni, nell'industria delle ferrovie.

Come conseguenza inevitabile, noi dobbiamo anche indicare l'estensione prossima a tutta la Francia, della grande rete della quale abbiamo indicato le prime basi.

Questa gran rete potrebbe essere costruita senza imporre alcun nuovo peso al paese. Ed è ciò che dimostreremo sommariamente.

Un problema sommamente difficile da risolvere si presenta oggidì per l'esercizio delle linee della terza rete. Tracciate in modo da formare degli affluenti, delle arterie principali delle reti grandi delle Compagnie, senza alcun nesso fra di loro, queste linee non potrebbero essere presentemente esercitate in condizioni vantaggiose da nuove Compagnie. D'altra parte, classifincandole senza previo accordo con le dette Compagnie, si riuscirebbe a porsi in cattiva situazione per trattare con esse.

Ammettendo eziandio che le grandi Compagnie non vogliano abusare della situazione loro fatta, bisogna riconoscere che l'aggiunta di nuove linee, d'una estensione pressochè uguale a quella delle loro reti attuali, sarebbe ben presto per esse una causa di nuovi e gravi imbarazzi. Come già abbiamo detto, le loro arterie principali sono già ingombrate, e le difficoltà sono eziandio per accrescersi, in seguito all'apertura successiva delle linee della terza rete, che tendono ad aumentare la progressione del traffico.

Ad ogni modo, l'esecuzione di queste nuove arterie è diventata una necessità incontestabile.

Lo sviluppo delle linee, il cui prodotto lordo chilometrico sorpassa 100,000 fr. e raggiungerà 200,000 fr. in quindici anni, è all'incirca di 3,000 chilometri.

Ed è a questa cifra che bisognerebbe portare la lunghezza delle grandi reti da costruire. Deducendo le linee già classificate da utilizzare, la spesa raggiungerebbe da 1,500 milioni a 2 miliardi.

La rendita di questo capitale sarà largamente coperta dai prodotti, e si potranno concedere le grandi arterie senza sovvenzione, nè garanzia d'interessi.

Si potrà anche imporre ai concessionarii l'esercizio dei 17,000 chilometri della 3ª rete, il quale, nelle condizioni attuali, resterà assolutamente improduttivo, mentre nelle mani dei concessionarii delle nuove grandi linee, alle quali apporterà il suo traffico, darà allo Stato una rendita di 100 milioni almeno.

Oltre i vantaggi generali che ne risulteranno al paese, l'effettuazione delle dette linee costituirebbe per lo Stato una operazione eccellente.

Puossi obbiettare che, facendo concorrenza alle linee delle grandi Compagnie, si esporrebbe queste a ricorrere alla garanzia dello Stato in più forti proporzioni. Ma questa obbiezione non è fondata.

Prima che le nuove linee siano terminate, vale a dire nello spazio di 5 a 10 anni, il prodotto lordo chilometrico annuale delle grandi linee, alle quali esse potranno togliere del traffico, avrà aumentato almeno del 30 al 40 per 0|0; ora è impossibile valutare in una cifra più elevata le perdite, che possono risultare dalla concorrenza

D'altronde, come abbiamo detto, il raddoppiamento delle grandi arterie attuali s'imporrà forzatamente. La sola questione è di sapere se questo raddoppiamento s'opererà a profitto delle grandi Compagnie attuali, od a profitto dello Stato.

L'ILLUMINAZIONE ELETTRICA

ad incandescenza

I progressi meravigliosi dell'elettricità, da qualche anno a questa parte, fanno entrare questo genere di forza (od *energia*) negli usi ordinarii della vita.

Il telefono, che nei primi tempi, al suo stato più semplice, poteva considerarsi come un curioso giuocatolo da gabinetto, ora, perfezionato e reso grandemente sensibile coll'invenzione del microfono, va applicandosi dappertutto, ed i servigi che rende sono tali e tanti, ch'esso costituisce un oggetto di primaria importanza nel civile consorzio, in certe condizioni quasi più che la posta ed il telegrafo.

La galvanoplastica, colle sue svariatissime applicazioni; la trasformazione della forza in *energia* elettrica; il trasporto di questa, per trasformarla di nuovo, a grande distanza, in *energia* dinamica, sono immense applicazioni del fluido elettrico, che valgono a rendere grandi servigi all'umanità.

Ma quello che, oltre il telefono, più davvicino colpisce la maggioranza del pubblico, si è la luce ottenuta per mezzo dell'elettricità.

Questo genere di luce, dopo aver fatto mostra di sè nelle vie pubbliche, nelle grandi tettoie delle Stazioni, nelle Officine, ecc., si introduce ora nei teatri, negli alberghi, nei vagoni delle Strade ferrate, e persino nelle private abitazioni; ed è quindi naturale il desiderio del pubblico di esser bene informato di quanto succede relativamente a questo ramo dello scibile.

Il nostro giornale, che fin dall'Esposizione internazionale di elettricità di Parigi nel 1880, riconoscendo l'interesse che poteva avere pei suoi lettori quella Mostra, incaricò un suo speciale corrispondente di visitarla e descriverla, ritiene di far cosa gradita col continuare su questa via, occupandosi cioè in modo speciale, limitatamente a quanto è consentito dall'indole sua, dei progressi dell'elettricità.

Incominceremo ora col dare un breve cenno dei progressi fatti dall'illuminazione, per incandescenza, e delle svariate applicazioni che vennero fatte finora.

Cenni storici. — La lampada ad incandescenza, quella cioè che ha per oggetto di produrre l'illuminazione, portando, per mezzo dell'elettricità, allo stato d'incandescenza un corpo solido, non è invenzione molto recente.

Nel 1841, il signor Federico De Moleyns di Chetlenham proponeva una lampada ad incandescenza, la quale era formata da una spirale di filo di platino, le cui estremità erano collegate a due fili di rame, che andavano ai poli di una pila. La spirale era racchiusa entro un globo di vetro. Mentre si faceva passare la corrente, la cui intensità era tale da rendere incandescente il filo di platino, si versava sopra la spirale della polvere minutissima di carbon di legna, che, divenendo incandescente al contatto della spirale, aumentava l'intensità luminosa della lampada. L'inventore voleva pure, allontanando la spirale da uno dei reofori di rame formato a spirale, ottenere la continuazione dell'arco incandescente per mezzo delle particole di carbone, che cadevano nella direzione dell'asse dell'elica.

Nel 1845, il signor I. W. Starr di Cincinnati, in compagnia col signor Augusto King, propose una lampada, in cui la luce era prodotta dall'incandescenza del carbone nel vuoto barometrico. Il carbone era di quello che trovasi storte del gas; e fu scelto questo, dopo aver esperimentato inutilmente il platino, una lega di platino e di iridio, il giunco e la canna carbonizzati. La parte superiore del barometro veniva soffiata in forma di una sfera; il pezzo di carbone si collegava con due reofori di platino, per mezzo di apposite tenaglie. Uno dei reofori discendeva pel tubo nella colonna di mercurio, e l'altro attraversava il vetro nella parte superiore soffiata. Riempito il barometro, e rovesciata la colonna, nel modo solito, su un recipiente pieno di mercurio, la colonna si abbassava, producendo il vuoto torricelliano nella parte superiore, ove eravi il carbone. Facendo passare una corrente pei due reofori, il carbone diventava incandescente, e dava una bellissima luce. Ma questa lampada non ebbe successo in quell'epoca, perchè il carbone impiegato andava a deporsi a poco a poco sulle pareti del vetro, oscurandole.

Pressochè nello stesso tempo, l'ing. Ch. De Changy si occupava di realizzare un'idea espressa nel 1838 dal professore Jobard di Bruxelles, che cioè: « un carbone sottile, impiegato quale conduttore di una corrente e messo » nel vuoto, avrebbe dato una lampada elettrica, con luce » intensa, fissa e durevole ».

Lo Changy, il quale essendo ingegnere di miniere, voleva applicare quest'idea ad illuminare le gallerie, senza pericolo degli scoppii di gas deleterio, fece una lampada consistente in un globo di vetro, che era attraversato da due conduttori, i quali reggevano un pezzo di carbone di storta. Nel globo si praticava il vuoto, e poi si chiudeva ermeticamente. Lo Changy, trovando che il carbone di storta era poco omogeneo, e quindi si rompeva sotto l'azione della corrente, pensò a riempire i pori, saturando il pezzo di carbone in una soluzione di gomma: il pezzo veniva poi ricotto. L'esperimento riuscì, perchè il carbone si comportò meglio al passaggio della corrente.

Dopo il carbone, lo Changy adoperò il platino; ma per renderlo durevole, cioè per impedire che esso si volatilizzasse sotto l'influenza della corrente, egli preparava il filo riscaldandolo gradatamente, quasi per abituarlo al

grado di calore a cui dovea giungere per dar la luce voluta. Questo fatto venne poi riconosciuto 20 anni dopo da Edison.

Altro modo tentato dallo Changy per preparare il platino si era quello di *cementarlo*, ossia di portarlo ad alta temperatura in contatto con polvere di carbone.

Gli studii dello Changy lo condussero fin da quell'epoca a trovar il modo di dividere la corrente elettrica e di regolarla. In alcuni esperimenti fatti dinanzi ad un delegato dell'Accademia delle scienze di Parigi, si misero in azione, in uno stesso circuito dato da 12 pile Bunsen, diverse lampade ad incandescenza, le quali potevano esser accese, o simultaneamente, oppure ad una ad una, senza che l' intensità luminosa venisse alterata. In queste lampade, la parte incandescente era un pezzo di carbone circondato da una spirale di platino.

Ma lo Changy non fu fortunato. L' Accademia delle scienze di Parigi, volendo esaminare il sistema per dividere e regolare la corrente, ne ebbe in risposta che, trattandosi di cosa la quale potea avere una probabilità di dar guadagno all'inventore, era poco prudente pubblicare il procedimento che egli seguiva.

Dopo ciò, l'Accademia, in seguito a rapporto di Desprez, dichiarò che, essendo lo Changy uno che voleva trar profitto dalla sua invenzione e non uno *scienziato*, non era più il caso, per l'Accademia, di occuparsene. — Questa risposta, che ai giorni nostri non sarebbe data da nessun consesso di scienziati, scoraggiò il povero Changy, che abbandonò gli studii intrapresi. Ma de' suoi lavori, che pur non erano ignoti, qualche altro profittò poi, facendo passare come cose nuove certe invenzioni, dovute al detto ingegnere.

È una cosa simile a quella successa al nostro prof. Pacinotti, il quale, solamente dopo che altri ebbe largamente profittato della sua invenzione, venne riconosciuto come l'inventore della macchina, a cui devesi in gran parte lo sviluppo attuale dell'elettricità.

W. E. Staike, nel 1848, inventò una lampada ad incandescenza, in cui il filo era formato con iridio, ottenuto elettricamente dall'ossido di iridio. Questo metallo è molto refrattario, ma carissimo ed assai raro; per cui la lampada costava troppo, e quindi era poco pratica.

Altra lampada, di una forma originale, si è quella esperimentata nel 1852 da Shepard e Nollet: un globo di vetro, munito di un collo entro cui si addatta un tappo che lo chiude esattamente. Nella parte centrale di questo tappo passa un tubo di rame, che sostiene un cilindro di carbone, premuto costantemente da un peso di piombo. Il tubo di rame è chiuso ermeticamente nella parte superiore, mentre è aperto nella inferiore, che entra nel globo. Il cilindro di carbone entro il tubo di rame, premuto dal peso di piombo, poggia contro uno spigolo di un prisma di carbone preparato. I fili della corrente comunicano, uno col prisma di carbone preparato, ed uno col tubo di rame, e quindi col cilindro di carbone. Il globo può esser messo in comunicazione colla macchina pneumatica per far il vuoto. Però sembra che il vuoto non lo si potesse ottenere in modo perfetto, perchè la disposizione adottata era appunto per facilitare il cambio del carbone, quando si fosse consumato.

Questi furono i primi passi nell'invenzione della lampada ad incandescenza nel vuoto.

Una pausa successe nelle invenzioni di questo genere, e si fu solo nel 1873 che nuove lampade ad incandescenza vennero proposte.

La prima fu quella di Lodyguine, un fisico russo, a cui l'Accademia di Pietroburgo assegnò un premio. Questa lampada consiste nel porre in un globo di vetro, entro cui sia fatto il vuoto, uno o più pezzi di carbone collegati con conduttori di platino. L'estremità di questi carboni era affilata, ed un commutatore speciale serviva a metterli in circuito, man mano che uno veniva consumato durante l'incandescenza.

Il Konn modificò questa lampada, facendo un solo pezzo di carbone, sorretto alle estremità da due reofori di platino: il tutto, naturalmente, entro un globo di vetro vuoto.

Lo steseo Konn propose un'altra lampada, in cui la parte che dava l'incandescenza proveniva da cinque cilindretti di carbone disposti verticalmente fra due tavole, sorrette dalle estremità dei reofori. Questi cilindri entravano in incandescenza automaticamente ad uno ad uno, e si consumavano; per cui era necessario di tanto in tanto smontare la lampada, sostituire i carboni e rifare il vuoto: operazioni lunghe, costose, e che rendono la lampada di nessuna utilità pratica.

Con ciò siamo giunti fino al 1878, epoca in cui s'incominciò a parlare di Edison, il progresso delle cui invenzioni merita certamente di esser esaminato con qualche dettaglio.

(*Continua*) LIGHT.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Il 15 del corrente mese una Commissione tecnica, appositamente nominata dal Ministro dei lavori pubblici, procederà alla visita di ricognizione della nuova linea da Novara al Confine svizzero presso Pino. La detta Commissione sarà composta dall'Ispettore del Genio civile comm. Borgnini, dal R. Commissario per l'esercizio delle strade ferrate dell'Alta Italia comm. Bussi, e dal Direttore dell'esercizio di queste ferrovie comm. Massa, in concorso del Direttore governativo dei lavori comm. Giambastiani e delle Imprese costruttrici.

L'inaugurazione della suddetta linea è stata prorogata al 18 corrente, fissandosi per l'apertura al pubblico servizio il successivo giorno 22.

Sappiamo che gl'invitati italiani partiranno da Genova con treno speciale circa alle ore 4 ant. del 18 per giungere verso le 10 a Pino. Da questa Stazione muoverà il treno inaugurale, che, facendo una sosta di oltre due ore a Luino per la refezione offerta dall' Amministrazione governativa, ed altra sosta più breve a Novara, continuerà per Genova, dove giungerà alle ore 11 pom. circa.

Sappiamo pure che il Municipio di Genova si pre-

para ad accogliere degnamente le rappresentanze ufficiali e gl'invitati, e dispone per ricevimenti e feste durante il giorno 19. Alla mattina del 20 poi, un altro treno speciale ricondurrà a Pino gl'invitati svizzeri e tedeschi, ed anche quelli fra gli italiani che ne volessero profittare.

><

Coll'apertura della linea Novara-Pino verrà attivato il nuovo orario generale delle Ferrovie dell'Alta Italia. Oltre i soliti cambiamenti richiesti dalla stagione, il detto orario porterà le modificazioni indispensabili pel collegamento delle linee dell'Alta Italia colla Ferrovia del Gottardo per la via Novara-Pino.

Con tale orario, Torino è posta in diretta corrispondenza coi treni che passano il Gottardo di giorno. Un convoglio diretto, in partenza al mattino da Torino per Milano, arriverà a Novara in tempo per la coincidenza del treno diretto delle 7.30 ant., che giunge a Lucerna alle 4.50 pom., a Zurigo alle 5.50, ed a Basilea alle 7.45 pom.

In questo nuovo convoglio diretto saranno ammessi anche i viaggiatori di 3ª classe fra Torino e Milano.

Un altro treno accelerato, in partenza da Milano alla sera, troverà a Novara la coincidenza del treno diretto, che parte da Lucerna alle ore 10 ant., da Zurigo alle 9.5 e da Basilea alle 7 ant., per giungere a Torino alle 10 1|2 di sera.

><

Nelle Officine delle Ferrovie dell' Alta Italia si continua a fare l' applicazione, tanto dei freni a vuoto sistema Hardy, quanto dei freni ad aria compressa sistema Westinghouse, ad un certo numero di veicoli destinati all' esperimento comparativo, più volte accennato, sulle linee Alessandria-Pistoia, Torino-Milano e Milano-Chiasso.

Una parte di questo materiale, destinato alla linea Milano-Chiasso e provvisto del freno Hardy, venne in questi giorni sottoposto a prove, che dimostrarono il perfetto funzionamento dei congegni. Però l' uso regolare e continuato di questo freno subirà ancora qualche dilazione, per poter permetterne l' applicazione ad un maggior numero di locomotive, senza di che non si potrebbe stabilire un conveniente servizio.

In seguito poi agli accordi presi colla Compagnia Parigi-Lione-Mediterraneo, la Direzione dell' esercizio delle Ferrovie dell' Alta Italia ha proposto al Consiglio d'amministrazione delle stesse l' applicazione del freno ad aria compressa, sistema Westinghouse, al materiale italiano ch' entra nella composizione dei treni di Parigi, Lione e Ginevra: e ciò in relazione alle disposizioni prese dalle Ferrovie francesi affinchè tutti i treni diretti viaggianti sulla rete francese sieno muniti del detto freno.

Laonde alle linee Alessandria-Pistoia e Torino-Milano si può aggiungere anche la tratta Bussoleno-Modane, sulla quale funzioneranno tra breve i freni Westinghouse.

><

Domani (9) è convocato a Lucerna il Consiglio di amministrazione della Ferrovia del Gottardo. Tra gli argomenti all'ordine del giorno, sappiamo che vi si tratterà della modificazione della tariffa interna di quella ferrovia; si presenterà il Rapporto della Direzione sulla vertenza con l'Impresa Favre: e si faranno dalla Direzione medesima comunicazioni circa la posa del doppio binario nella grande Galleria, e la provvista di altro materiale ruotabile.

Il Direttore dell' esercizio dell' Alta Italia parte stassera per Lucerna, per assistere alla suddetta riunione in un agli altri consiglieri italiani.

><

Il Consiglio di Stato, in sua recente adunanza, ha ritenuto che si possa emettere il decreto di espropriazione per causa di pubblica utilità delle aree coperte dai viadotti sui quali è situata la Stazione di Torre Annunziata, lungo la ferrovia da Napoli a Castellammare, giusta la domanda presentata al Ministero dei lavori pubblici dalla Società delle Strade ferrate Meridionali.

><

Sappiamo che l' Amministrazione delle Strade ferrate dell' Alta Italia ha sottoposto all' approvazione del Ministero dei lavori pubblici uno schema di convenzione-tipo, col quale vengono stabilite le norme che dovranno regolare la costruzione dei bastimenti nei cantieri privati, presso la Stazione di Varazze ed a distanza ridotta dalla strada ferrata.

><

Ha poi approvato in massima uno schema di contratto-tipo, secondo il quale saranno da regolarsi gli affitti d'aree in varie Stazioni, con autorizzazione ai concessionarii, che ne abbiano ottenuta l'autorizzazione dal Ministero delle finanze, di vendere tabacchi e sigari.

><

In seguito alla rescissione del contratto per la fornitura di cilindri, che l'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia aveva stipulato colla Società Veneta di costruzioni, la detta fornitura venne assunta dalle Ditte Cerimedo, Miani e Venturi di Milano.

><

Nella gara indetta dall'Amministrazione medesima per la provvista di 530,000 piastre intermedie per l'armamento, ne furono aggiudicati quattro lotti alla Ditta Tardy e Benech, ed uno alla Ditta Tassara, con prezzi variabili fra le L. 300 e le L. 303 alla tonnellata.

><

Essendosi transatte le vertenze insorte fra la Ditta Lagorara, Profumo e Casazza e l'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia, venne stipulata apposita Convenzione, mercè la quale viene affidato alla Ditta suddetta il servizio delle manovre nello Scalo di Sampierdarena e nei magazzini generali di Santa Limbania a Genova.

><

L'Amministrazione delle suddette ferrovie ha preso da ultimo anche le seguenti deliberazioni:

Ha autorizzato la proroga dell'attuale contratto colla Ditta Menotti e Scarzi per il servizio dei trasporti a domicilio in Acqui;

Ha approvato le proposte della Direzione dell'esercizio relativamente alle modificazioni da introdursi nell'attuale suddivisione amministrativa del servizio, dipendentemente dall'apertura di nuove linee di ferrovie complementari;

Ha ammesso due schemi di Convenzione colle Ditte Bauducco e Galvano Giuseppe, il primo pel servizio

dei trasporti a domicilio in Pinerolo, ed il secondo pel servizio delle manovre e del carico e scarico delle pietre nella Stazione di San Giovanni di Luserna.

Ha approvato i fabbisogni per l'acquisto di m. c. 3,300 di legname rovere in tronchi, tavole e pezzi squadrati, e di 50,000 chilogrammi di lubrificante inglese;

Ha infine annullato la gara per l'acquisto di 500 mila chilogrammi di ferro diverso in barre, e ne ha commessa la fornitura di due lotti alla Ditta Tardy e Benech, e di un lotto alla Ditta F. Tassara e figli.

><

Ecco le informazioni tecniche che nel nostro numero precedente abbiamo promesso di dare intorno al progetto di appalto presentato al Ministero dei lavori pubblici dalla Direzione tecnica governativa della ferrovia Parma Spezia, pel tronco compreso tra Filattiera e Villafranca.

Questo tronco ha la lunghezza di m. 4,820, ed il relativo importo totale è preventivato in L. 1,550,000, delle quali per opere da appaltarsi L. 1,100,000, a disposizione dell'Amministrazione governativa per lavori diversi ed imprevisti L. 100,000, e per espropriazioni ed armamento L. 350,000.

Per conseguenza, il costo medio chilometrico del tronco viene a risultare di L. 320,000.

L'andamento planimetrico è costituito da m. 4,080 di rettifili, e da m. 740 di tratti in curva; il raggio minimo delle curve è mantenuto nel limite di m. 400.

L'andamento altimetrico consta di m. 4,520 di tratti in pendenza, e di m. 300 di orizzontali; le livellette con maggiore pendenza non superano il 12 per mille.

I manufatti principali, la cui costruzione è prevista lungo il tronco, sono due, cioè due ponti in muratura: il primo a quattro luci, di m. 15 cadauna, sul torrente Bugnone; ed il secondo sul torrente Monia, a tre luci, di 16 m. ciascuna.

Le opere d'arte minori sono in tutte 20, e vanno ripartite, per rispetto alla loro importanza, nel modo seguente:

5 ponticelli da 0.60 a 1 m., e 2 da 1 m. a 5; 2 ponti di 8 m., ed uno di 13; 3 cavalcavia di 3.50 m., ed uno di 7.50; 4 sottopassaggi di 3 m., e tre altri di 3.50, 5.00 e 6.00.

Le Stazioni progettate lungo il tronco sono due, e dovranno servire per gli abitati di Villafranca e di Bagnone. Per l'alloggio del personale di guardia della strada sono previste 3 case cantoniere.

><

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 30 ottobre al 4 novembre corr.

Furono, tra gli altri, approvati i progetti riflettenti:

Gli appalti per la provvista del materiale di armamento del tronco Candela-Ponte Santa Venere e della ferrovia Brescia-Iseo;

La correzione delle contropendenze esistenti nella strada nazionale Firenze-Ancona, dal Borgo San Giovanni sino al piano delle Fornaci, in territorio di Belforte sul Chiuti, in provincia di Macerata;

La costruzione di un ponte in muratura sul torrente Fogliola, e correzione dell'attigua salita di Bronzo, lungo la strada provinciale Fogliense, in provincia di Pesaro;

Le opere di difesa frontale e subacquea occorrenti ai froldi Casino delle Biscie e Sant'Alberto, sulla sinistra di Panaro Cavamento, in Comune di Finale Emilia, provincia di Modena;

E le opere di sistemazione occorrenti nel tronco montano del torrente Quindici, in provincia di Avellino.

Furono inoltre approvati i cottimi conchiusi d'urgenza pel chiudimento della rotta avvenuta nell'arginatura destra di Brenta superiormente al canale Brentella a Limena, in provincia di Padova; e per opere di difesa all'abitato di Pontelongo, sulla sinistra del canale omonimo nella stessa provincia.

Per ultimo, fu approvato in massima un progetto di ferrovia economica da Nuoro ad Orosei.

><

Registriamo anche noi con viva compiacenza la generosa elargizione fatta a favore degl'inondati delle provincie venete dal sig. Alfredo Krupp, ben noto proprietario della Fabbrica d'acciaio in Essen, il quale, dietro il consiglio del suo rappresentante in Italia ing. Porra, ha voluto destinare a tale scopo la cospicua somma di franchi 10,000.

Mentre non possiamo astenerci dal tributare il meritato elogio al generoso donatore, ci auguriamo che il suo nobile esempio possa essere imitato da qualche altro dei grandi industriali stranieri e fornitori di materiale ferroviario e militare, che sono in continue e lucrose relazioni coll'Italia.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia. — In seguito alla diminuzione di L. 8 35 per cento fatta in tempo utile sul presunto prezzo di L. 943,918.40, ammontare del deliberamento susseguito all'asta tenutasi l'11 settembre scorso, per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Cuneo-Ventimiglia, compreso fra la strada provinciale Cuneo-Mondovì e la Stazione di Borgo S. Dalmazzo, della lunghezza di m. 11,721.53 (escluse le espropriazioni stabili e l'armamento), si procederà alle ore 10 ant. del 16 corr., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Cuneo simultaneamente, al definitivo deliberamento della detta impresa a chi risulterà il miglior oblatore in diminuzione della somma di L. 865,100.94, a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto.

I lavori dovranno essere intrapresi a misura che se ne farà la regolare consegna, ed essere condotti con la necessaria attività perchè l'apertura del tronco all'esercizio possa essere fatta entro mesi 24 dal giorno in cui la consegna avrà avuto principio. I lavori di completamento, di finimento, accessorii a quelli di manutenzione obbligatoria a carico dell'Impresa dovranno essere ultimati, in uno con la relativa liquidazione finale, ed in istato di collaudo, entro mesi 24 successivi all'apertura del tronco all'esercizio.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 54,000, ed in L. 108,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia Ivrea-Aosta. — Leggiamo nella *Dora Baltea*;

Lo stato dell'avanzamento dei lavori di perforamento nella galleria d'Ivrea, alli 25 dello spirato ottobre era:

		Scavo in piccola sezione	Scavo in grande sezione
Galleria-imbocco sud	metri	286	300
Pozzo-attacco sud . .	»	142	»
» » nord .	»	133	»
Galleria-imbocco nord	»	145	145
Totale perforamento a tutto ottobre . . .	»	706	445
Avanzamento precedente alla fine di settembre	»	659	408
Avanzamento del mese di ottobre . . .	»	47	37

L'attacco all'imbocco nord della galleria non consta aumentato; ma però i lavori difficili e penosi proseguono continuamente per attraversare il vano della roccia, pieno di *limo glaciale.*

Annunziammo che nello scorso ottobre si sperava l'incontro dell'attacco Sud della galleria col pozzo, ma questo incontro venne ritardato dall'attraversamento di una grossa vena durissima di anfibolo bianco (gramm°).

Nel giorno 3 ottobre si ebbe l'incontro dei due attacchi nel perforamento della galleria di Borgofranco.

Ferrovie dell'Alta Italia. — La Direzione dell'esercizio ha pubblicato il seguente Avviso:

Di conformità a deliberazione del Consiglio d'amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia, si rende noto che col giorno 6 corrente sono aperte al publico servizio le Stazioni di Nicorvo e Robbio sul tronco Mortara-Vercelli, le quali sono abilitate ai trasporti, con tutte le Stazioni della rete dell'Alta Italia, dei viaggiatori, bagagli, cani, nonchè delle merci a grande ed a piccola velocità, dei veicoli e del bestiame; escluse, fino a nuovo avviso, le materie infiammabili, e quelle merci che, a termini dei regolamenti in vigore, non sono trasportate coi treni viaggiatori.

— La stessa Direzione annuncia:

Resosi nuovamente possibile il passaggio pel ponte di chiatte sul Po, è ristabilito il servizio di trasbordo dei viaggiatori, bagagli e merci a grande velocità tra i caselli 38 e 39 della linea Verona-Modena, con le stesse norme portate dall'Avviso in data 18 ottobre p. p.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — La *Voce del Lago Maggiore* scrive:

Continua l'affluenza e l'ingombro di merci sulla linea del San Gottardo. Dicesi che di questi giorni vi fossero a Chiasso più 1,100 vagoni di mercanzia in aspettativa.

Migliaia e migliaia di operaj italiani occupano, da due settimane, lunghe file di carrozzoni di tutti i treni ordinarii. Sono le *rondinelle* (come li chiamano oltr'Alpe), che ritornano dalla Svizzera interna, dal Belgio, dal Baden, dalla Francia e dalla Prussia. Il trasporto di questi convogli di operaj è fonte di non piccolo lucro per la *Gotthardbahn*, quantunque il viaggio in terza classe da Basilea a Locarno, per un biglietto collettivo (16 persone), non costi che fr. 12 e 40 cent.

Ferrovie francesi. — Dicesi che la Compagnia Paris-Lyon-Méditerranée abbia presentato all'approvazione del Ministro dei lavori pubblici un complesso di modificazioni e di riduzioni alle sue tariffe generali e speciali, a grande e piccola velocità, allo scopo di unificarle e di renderne più facile l'applicazione. « Questo lavoro (dice il *Journal de Génève*), che è destinato a fare una completa rivoluzione nell'economia dei trasporti per ferrovia, è estesissimo, e merita uno studio profondo ».

Disastri in Francia — Circa gli uragani e le inondazioni avvenute a Cannes ed a Nizza, e l'affondamento della ferrovia presso Angles, si hanno i seguenti ragguagli:

La linea da Tell a Nimes, costrutta di recente, costeggia il Rodano dal ponte d'Avignone a Remoulins.

Durante la giornata del 29 ott., l'acqua aveva già fatto leggermente affondare in qualche punto il binario, ma nulla faceva prevedere pericoli. Alla sera, alle 6, due treni s'incontrarono tra il ponte d'Avignone ed Amarone; quando uno di essi, carico di mercanzia, fu sul punto di strada guasta, il binario si ruppe ed il treno cadde nel Rodano, non lasciando sulla via che la macchina, la quale portò al ponte d'Avignone la triste notizia. Lì per lì, nel buio della notte, fu impossibile portar soccorso, nè si potè sapere il numero delle vittime.

Si potè tuttavia salvare un ferito, che ormai non versa più in grave pericolo. Si spera che, oltre a questo ed a due altri operaj del treno, non vi saranno altre vittime.

Fortuna volle che fosse un treno merci!

— Un telegramma da Parigi, 7, annuncia:

Il treno postale proveniente da Calais ieri sera si scontrò con un treno merci alla Stazione di Wimille.

Nel disastro furonvi parecchi feriti. La causa dello scontro pare si debba attribuire all'individuo incaricato degli scambii del binario.

Disastri in Germania. — Da Monaco, 2, scrivono alla *Perseveranza*:

Pur troppo, le ultime pioggie fecero moltissimi danni anche nelle nostre provincie; ma i danni maggiori e incalcolabili sono toccati al Tirolo, dove le inondazioni rovinarono interi paesi, strade, campagne e ferrovie in maniera irreparabile.

Il Biennero resterà interrotto in gran parte per molto tempo, perchè ha sofferto moltissimo. Il tronco Küfstein-Bressanone potrà essere aperto al pubblico in pochi giorni. Da Bressanone a Klausen la linea è di nuovo malconcia, ma si spera di ripararla presto. Il tronco Waidbruch-Agwang, dove le riparazioni erano quasi terminate, fu di nuovo rovinato ed asportato; tra Agwang e Blumann poi, il tronco ferroviario è totalmente scomparso, con ponti e tutto il materiale che vi si era trasportato per riparare alla prima inondazione. Cosicchè l'antico tronco, non solo dovrà essere rifatto, ma anche trasportato. Anche il *tunnel* vicino a Klausen minaccia in maniera che si crede difficile il suo ristauro; il tronco Bolzano-Trento-Ala-Verona è quello che meno ha sofferto; ciò non pertanto ha bisogno di grandi riparazioni. Da questo triste prospetto vedrete che il ristabilimento delle relazioni tra la Germania, specialmente tra la Baviera e l'Italia, via del Brennero, si farà aspettare per molto tempo.

Anche la linea della Pusteria non è in migliore stato del Brennero, perchè anche là interi tronchi di ferrovia non esistono più, e si dovrà pensare a trasportare la linea, perchè le acque si fecero proprio il letto nel corpo della ferrovia. Il paese di Toblach si può dire che non esista più; come anche la piccola città di Brunek, dove l'elemento distruttore non si accontentò di abbattere le case, ma anche disotterrò i cadaveri del camposanto, dopo d'averne rovesciate le muraglie.

Ferrovie russe. — Si ha da Varsavia, 2, che nel treno che percorse la nuova linea ferroviaria Zabinka-Pinsk, si trovava il ministro della guerra russo, generale Wannowski. Egli esaminò i punti principali della linea con grande attenzione. La nuova linea doveva essere aperta alla circolazione col 6 corr.

Ferrovie rumane. — Si è già detto che una porzione del prestito di 134 milioni di fr., progettato dal Governo rumano, e di cui una parte è già sottoscritto, era destinata alla costruzione di una rete di ferrovie locali. Questa rete si divide in 3 gruppi. Il primo gruppo, la cui costruzione dovrebb'esser compiuta nel 1884, avrebbe una lunghezza di 289 chil. Il secondo gruppo, da cominciare nel 1883 e da compiere nel 1886, avrebbe una estensione di 234 chil. Il terzo gruppo, da cominciare nel 1884 e da terminare nel 1886, avrebbe una estensione di 207 chil.

Le spese sono calcolate in 40,000 fr., e per conseguenza in un totale di 29,200,000 fr.

Il complesso della rete, eccettuata una sola linea (quella di Beriad-Vasini), è a binario ristretto. L'espropriazione dei terreni avrà luogo, in ogni circondario, a cura degli agenti del Governo, ed ogni circondario traversato dovrà pagare allo Stato, in vista dei vantaggi che ritrarrà dalla ferrovia, una somma di 660 fr. per chil. in due anni.

Compiute queste tre reti, la Romania avrà 500 chil. di ferrovie d'interesse locale: essa ne ha in questo momento 1,473 chil. d'interesse generale.

Ferrovie austro-serbo-ottomane. — Il conte Kalnoky dichiarò testè alla Delegazione ungherese, che il Sultano consentì infine, sotto certe condizioni, al raccordo delle ferrovie Serbe colla linea Salonicco-Mitrovitza.

I negoziati, interrotti a causa degli affari d'Egitto, saranno ripresi quanto prima; e v'è la maggior speranza che la questione sarà regolata con generale soddisfazione.

Ferrovie messicane. — È noto che le costruzioni ferroviarie al Messico sono spinte colla massima attività. L'ultimo messaggio del presidente Gonzales si mostra assai favorevole a codesta benefica invasione della ferrovia nel paese, ed i risultati finora conosciuti di alcune linee promettono a questa industria un bell'avvenire nella Repubblica. Le 25 linee già costrutte misurano una lunghezza totale di 2,690, compresi 140 chil. di *tramways*.

Dal 1881 a tutt'oggi si costrussero chil. 1,795.451.

Questa rete va completandosi rapidamente, ed i concessionarii, per la maggior parte, mettono la più lodevole attività nel compiere le loro linee. Si cita particolarmente la Compagnia *Nacional Mexicana*, la quale, partendo da Toluca, costruisce in media 2 chil. al giorno; e già si devono aggiungere 60 chil. ai 110 sovracalcolati per la diramazione di Toluca. Attualmente codesta Compagnia, in base alla sua concessione del 13 settembre 1880, deve aver costruito non meno di 450 chil.

Non omettiamo di aggiungere che delle 25 linee suddette, 13 sono costruite con capitali messicani, forniti da Compagnie nazionali costituite a Messico.

Notizie Diverse

Opere di pubblica utilità. — Con R. Decreto del 24 settembre scorso (*Gazz. Uff.* del 31 ottobre p. p.), è dichiarata di pubblica utilità la costruzione delle opere di difesa alpine, nelle valli Pesina, Astico ed Assa, e nel territorio dei Sette Comuni, nonchè per le strade d'accesso alle opere medesime. Alla espropriazione dei beni immobili occorrenti sarà provveduto a termini di legge.

Concessioni di derivazioni d'acqua. — Con R. Decreto del 21 settembre scorso (*Gazz. Uff.* del 3 corr.), è concessa facoltà agl'individui ed ai Corpi morali ivi indicati, di derivare le acque ed occupare le spiaggie lacuali descritte. Sono 4 concessioni d'acqua per *forza motrice* (1 prov. di Parma, 1 di Potenza, 1 di Teramo, 1 Sottoprefett. di Varese); 3 per irrigazione ed uso industriale (1 prov. di Perugia, 1 Verona, 1 Genova); e 3 concessioni per occupazione di spiaggia lacuale (Como).

Società industriali ed istituti di credito. — Con R. Decreto del 13 ottobre p. p. (*Gazz. Uff.* del 3 corr.), la Società anonima per Azioni nominative ed al portatore, sedente in Roma, col nome di *Società per le Ferrovie del Ticino*, col capitale nominale di L. 5,000,000, diviso in 20,000 Azioni da L. 250 ciascuna, e colla durata di anni 99 decorrendi dalla data del presente decreto, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto.

— Con altro R. Decreto del 22 detto mese (*Gazz.* sudd.), la Società anonima per Azioni, sedente in Roma, col nome di *Società della ferrovia Albano-Anzio-Nettuno*, col capitale nominale di L. 1,500,000, diviso in 3,000 Azioni da lire 500 ciascuna, e colla durata di anni 99, decorrendi dalla data del presente decreto, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto con modificazioni.

— Con altro R. Decreto del 13 detto mese (*Gazz. Uff.* del 4), la Società anonima per Azioni nominative ed al portatore, sedente in Roma, col nome di *Società per le ferrovie dell'Appennino centrale*, col capitale nominale di L. 5,000,000, diviso in 20,000 Azioni da L. 250 ciascuna, e colla durata d'anni 99 decorrendi dalla data del presente decreto, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto.

— Con altro R. Decreto del 22 detto mese (*Gazz.* sudd.), la Società anonima per Azioni, sedente in Roma, col nome di *Società dei molini e magazzini generali*, col capitale nominale di L. 3,000,000, diviso in 12,000 Azioni da L. 250 ciascuna, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto.

— Con R. Decreto del 13 detto mese (*Gazz.* sudd.), sono approvate alcune modificazioni allo statuto della *Banca Industria e Commercio*, sedente in Torino, in seguito all'aumento del capitale da 4 ad 8 milioni di lire, già approvato col R. Decreto del 3 agosto 1882.

Esposizione generale italiana in Torino nel 1884 — Abbiamo già annunciato nel precedente numero che il 22 corrente si procederà all'appalto del 2° lotto dei lavori per la detta Esposizione, come il 15 corr. si procederà all'appalto del 1° lotto. Ora il Comitato esecutivo annuncia che nel giorno 29 corrente si procederà pure all'appalto del 3° lotto, cioè per la costruzione dei gruppi di Gallerie, distinte col n. XXVIII e XXXI nel piano generale, destinate per l'Esposizione di Belle Arti e delle Industrie estrattive e chimiche, ascendenti in complesso a circa L. 425,830, e da eseguirsi entro il mese di novembre 1883.

Le condizioni d'appalto sono visibili alla sede del Comitato (palazzo Carignano) e nell'Ufficio dell'ing. Camillo Riccio, Direttore dei lavori, via Ospedale, n. 11, p. 3°.

(Vedi più sotto gli *Avvisi d'asta*).

Progetti edilizii in Torino. — Fu annunciato che una Società privata (detta *Société Anonyme pour la construction de palais universels)* ha sottoposto all'approvazione del Municipio di Torino un grandioso progetto per l'impianto di un *Hôtel*, di un politeama, ecc. ecc., nell'area di piazza Venezia.

Ora dicesi che, dopo parecchie trattative, sabbato scorso la Società ha sottoscritto negli ufficii del Municipio un compromesso, con cui acquista l'area suddetta di piazza Venezia al prezzo di 1 milione e 350 mila lire.

La Giunta municipale sottoporrà questo compromesso all'approvazione del Consiglio comunale in una delle prossime sedute. I lavori dovrebbero essere compiuti per l'epoca dell'Esposizione del 1884.

Ufficii postali. — Col 1° novembre corr. vennero aperti i seguenti nuovi Uffici postali di 2ª classe:

Catenanuova (provincia di Catania); Celico (Cosenza); Crocefieschi (Genova); Crusinallo (Novara); Pietracatella (Campobasso); Vairano Patenora (Caserta); Vallerotonda (Caserta).

Ufficii telegrafici — Il 28 ottobre p. p., in Ripi (prov. di Roma), il 30 detto in S. Angelo a Fasanella (prov. di Salerno), ed il 2 corr. all'isola di Salina (prov. di Messina) è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Servizio telegrafico — L'*Araldo*, del 6 corr., annuncia che dal Ministero dei lavori pubblici (Direzione generale dei telegrafi), sono già state prese le necessarie disposizioni per aprire, entro l'ultimo mese dell'82 ed il primo mese dell'83, un centinaio circa di nuovi Ufficii telegrafici.

È poi intendimento della stessa Direzione generale di dare nel nuovo anno un vigoroso impulso alla legge 23 luglio 1881, in guisa che vengano dotati di Ufficio telegrafico tutti quei Comuni, che si trovano nelle condizioni dalla legge previste per poterlo avere.

Dai calcoli e dalle previsioni che si fanno al Ministero dei lavori pubblici, sembra ormai certo che nel nuovo anno le nostre reti telegrafiche si accresceranno di circa 4900 chilometri di fili.

Servizio telegrafico militare — Lo stesso giornale scrive:

Fin dal maggio 1880 era stato approvato, d'accordo fra i due Ministeri dei lavori pubblici e della guerra, un Regolamento sul servizio telegrafico di campo.

Secondo le prescrizioni di quel Regolamento, si doveva, a cura dell'Amministrazione dei telegrafi, preparare un apposito materiale per provvedere al servizio telegrafico militare in tempo di guerra. Per ragioni che tornerebbe inutile indicare, non si era finora data esecuzione al Regolamento indicato, per la parte relativa alla preparazione di

quel materiale; ora però, in seguito di nuovi accordi intervenuti fra le Amministrazioni dei telegrafi e della guerra, si provvederà quanto prima all'acquisto dell'indicato materiale, per il quale fu prevista una spesa di circa lire trentamila.

Illuminazione elettrica. — Ecco le principali disposizioni della recentissima legge, che in Inghilterra è venuta a regolare le concessioni di pubblica illuminazione elettrica.

Le concessioni saranno date dal Ministero del commercio (Board of trade), quando ci sia l'assenso di tutte le Autorità locali interessate. Se tal consenso non esiste, il detto Ministero non può dare che un' autorizzazione provvisoria, la cui conferma è devoluta al Parlamento.

I concessionarii devono accettare i regolamenti, che verranno indicati nelle concessioni, relativamente ai limiti ed alle condizioni per la protezione della sicurezza pubblica, ai limiti dei prezzi, ed alle ispezioni facoltative per gli agenti del Board of trade e delle Autorità locali.

Il Board of trade conserva il diritto di emanare le prescrizioni generali di cui l'esperienza dimostrasse l'opportunità, ed i concessionarii dovranno sempre rispettarle, anche se non in armonia colle concessioni già avute.

Da ultimo è stabilito che le Autorità locali potranno assumer esse stesse l'impresa della illuminazione, ancorchè già ad altri concessa; purchè però, in questo secondo caso, la concessione sia stata lasciata esercitare almeno per 15 anni al concessionario. Dato il riscatto, le Autorità locali dovranno rimborsare ai concessionarii i terreni, le costruzioni ed il materiale attinente all'impresa, ma nessun altro compenso può esser preteso dai concessionarii per qualsiasi causa o pretesto.

Pubblicazioni. — A cura del solerte editore cavaliere Aug. Fed. Negro di Torino, è uscita testè in luce la 3ª edizione di un'opera utilissima agl'ingegneri, ai periti costruttori, ed agl'imprenditori di fabbriche, col titolo: *La scienza e l'arte dell'edificare — Trattato di costruzione civile, rurale, stradale ed idraulica*, secondo le norme dei programmi governativi per gli Istituti tecnici, con un'Appendice contenente la relazione, i tipi, le analisi, la stima, il Capitolato d'appalto di una casa civile.

N'è autore il chiaro ing. prof. Francesco Nonnis-Marzano di Sassari, e l'opera è da lui dedicata a S. E. il ministro Baccarini. Essa è divisa in 4 volumi in 8°, nitidamente stampati dalla tipografia Negro in Torino, corredati di tavole finamente incise.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Dei valori ferroviarii torna oggi inutile occuparci, perchè poco o nulla trattati nella scorsa settimana.

CONVOCAZIONI.

Società italiana di lavori pubblici — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale straordinaria pel 25 corr. in Torino (Borsa), per comunicazioni del Consiglio d'amministrazione intorno all'interessenza sociale nelle Bonifiche ferraresi, e per deliberazioni relative (V. *Annunzii*).

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*).*

Il 13 corr., presso la Deputazione provinciale di Alessandria, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della sessennale manutenzione delle strade provinciali scorrenti nei circondarii di Asti, Casale e Novi, e distinte nei seguenti lotti: 1° Asti-Casale (1° tronco), per l'importo annuo di L. 1,451.80; 2° Villanova-Govone, per L. 9,327.60; 3° Casale-Valenza (1° tronco), per L. 3,682.55; 4° Casale-Asti (1° tronco), per L. 18,042.87; 5° Asti-Casale (2° tronco), per L. 23,546; 6° Novi-Acqui (1° tronco), per L. 9,835. Deposito interinale eguale al decimo dell'importo annuo, cauzione definitiva eguale al quarto dell'annuo canone deliberato, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Il 15 detto mese, presso il Comitato esecutivo dell'Esposizione generale italiana in Torino nel 1884, si terrà l'asta già annunciata per l'appalto del 1° *lotto*, cioè della costruzione del gruppo VII di Gallerie destinate alle *industrie manifatturiere*, per la presunta somma di circa L. 443,000. Lavori da eseguire entro il novembre 1883. Deposito cauzionale L. 22,200 in contanti o rendita D. P. I *fatali* scaderanno il 21 corr.

— Il 16 detto mese, presso la Direzione del Genio militare in Roma, si terrà un' asta pei lavori di sistemazione della Piazza d' armi al Castro Pretorio in Roma, per l'importo di L. 28,000. Deposito cauzionale L. 2,800 in contanti od in rendita D. P.

— Il 17 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Trapani, si procederà al definitivo deliberamento dell' appalto della sessennale manutenzione (dal 1° gennaio 1883 al 31 dicembre 1888), e della illuminazione dei fari e fanali nella provincia, sull'annua somma di L. 19,449.22, così ridotta pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 3,000, cauzione definitiva eguale alla metà dell' annuo canone deliberato, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Salerno, si procederà al definitivo deliberamento dell' appalto della quadriennale manutenzione (dalla consegna al 31 marzo 1886) delle opere di bonifica nei terreni dell' Agro Nocerino, sull' annua somma di L. 27,018.03, così ridotta pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 4,000, cauzione definitiva come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare in Venezia, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della ordinaria manutenzione dei fabbricati ad uso militare nella piazza di Venezia pel triennio 1883-1885, per l'annua somma di L. 48,000. Deposito cauzionale L. 14,400 in contanti o rendita D. P.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Direzione delle costruzioni navali del 1° Dipartimento marittimo (Spezia), si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della fornitura di legname abete, in alberi, bagli e tavole, pel prezzo complessivo di L. 73,732.04, così ridotto pel ribasso già offerto. Consegna entro il 1883. Deposito cauzionale L. 9,500 in numerario o rendita D. P.

— Il 20 detto mese, presso la Direzione d' artiglieria della Fonderia di Napoli, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della fornitura di chil. 16,246 di rame in verghe (sagomato), per il complessivo importo di L. 45,488. Deposito cauzionale L. 4,600 in numerario o rendita D. P.

— Il 22 detto mese, presso il Comitato esecutivo dell'Esposizione generale italiana in Torino nel 1884, si terrà l'asta già annunciata per l'appalto del 2° *lotto*, cioè della costruzione del gruppo XVII di Gallerie destinate alle *industrie meccaniche*, per la presunta somma di L. 518,815. Lavori da eseguire entro il novembre 1883. Deposito cauzionale lire 26,000 in contanti o rendita D. P. I *fatali* scaderanno il 28 corr.

— Il 29 detto mese, presso il Comitato suddetto, si terrà pure l'asta per l'appalto del 3° *lotto*, cioè della costruzione dei gruppi di Gallerie XXVIII e XXXI, destinate per l'Esposizione di *Belle Arti* e delle *Industrie estrattive e chimiche*, per la complessiva somma di L. 423,830. Lavori da eseguire entro il novembre 1883. Deposito cauzionale L. 22,000 come sopra. I *fatali* scaderanno il 5 dicembre p. v.

Appalti deliberati.

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto dal Ministero della guerra la fornitura di 11 casotti in ferro per Telemetri Amici, per le fortificazioni di Genova.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

42ª Settimana. — *Dal 15 ai 21 ottobre* 1882.

	Chil. esercıti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1882	1,580.—	537,008.90	339.88
Settimana corrisp. nel 1881.	1,460.—	490,329.25	335.84
Differenze nei prodotti della settimana 1882. . . .	+120.—	+ 46,679.65	+ 4,04
Introiti dal 1° gennaio 1882	1,543.35	19,457,622.63	12,607 39
Introiti corrisp. nel 1881	1,448.43	19,735,822.98	13,625 67
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1882 . . .	+ 94.92	— 278,200.35	-1,018.28
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1882.	1,338.—	319,499.30	238.79
Settimana corrisp. nel 1881.	1,324.—	249,277.36	188 28
Differenze nei prodotti della settimana 1882	+ 14.—	+ 70,221.94	+ 50.51
Introiti dal 1° gennaio 1882.	1,338.—	9,499,910.95	7,100.08
Introiti corrisp. nel 1881 .	1,294.89	8,955,416.90	6,915.97
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1882	+ 43.11	+ 544,494.05	+ 184.11

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di settembre 1882

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	38,099,20	15,391,25	12,207,58
Piccola Velocità	8,333,67	422,60	4,178,73
Totali . . .	46,432,87	15,813 85	16,386,31

Strade Ferrate Romane

32ª Settimana — *Dal 6 al 12 agosto* 1882

(colla deduzione dell'Imposta Governativa.

	Chil. esercıti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,686	613,732.30	18,980.83
Settimana corrisp. del 1881.	1,681	646,852.47	20,064.68
Differenza (in più . . .	5	—	—
Differenza (in meno . . .	—	33,120.17	1,083.85
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 29 luglio 1882	1,682.424	19,183,380.10	18,579.52
Periodo corr. 1881	1,681.000	19,712,056.67	19,107.72
Aumento	1,424	—	—
Diminuzione	—	528,676.57	528.20

(*) Media annua. — La linea Codola-Nocera-Pagani della lunghezza di chilom. 5 fu aperta all'esercizio col giorno 1° maggio anno corrente.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

PRODOTTI del mese di giugno 1882.

(depurati dalle tasse governative).

QUALITA' DEI TRASPORTI	LINEA VICENZA-SCHIO Importo	LINEA TREVISO-VICENZA e PADOVA-BASS. Importo	LINEA CONEGLIANO-VITTORIO Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori . . .	9,580.84	29,935.69	3,074.92	42,591.45
Bagagli e cani . .	123.08	594.49	60.38	777.95
Merci a grande vel.	995.54	6,554.92	409 65	7,960.11
Merci a piccola vel.	9,742.84	27,810.57	4,363.10	41,916.51
Introiti diversi . . .	446.85	882.57	297.62	1,627.04
Totale . . .	20,889.15	65,778 21	8,205 67	94,873.06

ANNUNZI

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO D'ASTA

È aperta l'asta fino a tutto il 10 Novembre 1882 per l'affitto dei locali ad uso Caffè nella Stazione di ADRIA.

Per informazioni rivolgersi al Capo Traffico della 4.ª Divisione in Verona od al Capo di detta Stazione.

Milano, addì 28 ottobre 1882.

LA DIREZIONE DELL' ESERCIZIO.

SOCIETÀ ITALIANA DI LAVORI PUBBLICI

Per deliberazione del Consiglio d'Amministrazione i signori Azionisti sono convocati in Assemblea generale straordinaria per il giorno 25 novembre prossimo ad un'ora pomeridiana nel locale della Borsa in Torino (Via Ospedale N. 28).

ORDINE DEL GIORNO:

Comunicazioni del Consiglio d'Amministrazione in ordine all'interessenza della Società di Lavori Pubblici in quella delle Bonifiche Ferraresi e deliberazioni relative.

A norma dell' Art. 23 dello Statuto sociale hanno diritto di intervenire all'Assemblea straordinaria i signori Azionisti che dieci giorni prima di quello fissato per l'adunanza abbiano depositato almeno dieci Azioni nella cassa della Società in Torino, via Bogino N. 20.

Torino, 31 ottobre 1882.

L' Amministrazione.

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO.

FORNITURA DI LEGNAMI DA STECCONATI

L' Amministrazione delle Strade Ferrate Romane, volendo procedere all' acquisto degli appresso indicati legnami da stecconati, occorrenti per la chiusura della via, apre una gara a schede segrete fra tutti coloro che intendono concorrere in tutto, o in parte, a questa fornitura.

La quantità di legnami da fornirsi sono le seguenti:

PER LO STECCONATO DI TIPO ROMANO

DESCRIZIONE DEI LEGNAMI	Quantità. Numero
Passoni di giunzione, lunghi metri 2.00, diametro minimo metri 0.12. . .	25,795
Passoni intermedi, lunghi metri 2.00, diametro minimo metri 0.09 . . .	50,695
Filagne, lunghe metri 4,25, diametro minimo metri 0.05	63,370

PER LO STECCONATO DI TIPO TOSCANO

DESCRIZIONE DEI LEGNAMI	Quantità Numero
Passoni di giunzione a quattro incastri, lunghi m. 2.10, grossi 0,14 × 0.10	3,500
Passoni di giunzione a tre incastri, lunghi m. 2.10, grossi 0.14 × 0.10 .	16,660
Passoni di giunzione a due incastri, lunghi m. 2.10, grossi 0.14 × 0.10 .	5,997
Passoni intermedi, lunghi metri 2.00, diametro minimo, m. 0.09	19,391
Filagne, lunghe m. 2.92, diametro minimo m. 0.055 , ...	36,690

La fornitura dei legnami da stecconati sarà fatta alle condizioni indicate nel Capitolato a stampa, in data 25 ottobre 1882, che trovasi ostensibile in Firenze presso la Direzione Generale delle Strade Ferrate Romane, e presso l'Ufficio Centrale del Mantenimento e Sorveglianza posto nel fabbricato della Stazione Centrale, nonchè presso i Capi Stazione di Roma, Napoli, Foligno e Siena.

Le offerte, redatte secondo la modula annessa al Capitolato stesso, e contenenti l'indicazione delle quantità e specie di legname che l'offerente intende fornire, dovranno pervenire alla Direzione Generale dell' Amministrazione, in Firenze (Piazza dell'Unità Italiana N. 7) non più tardi delle ore 12 meridiane del dì 14 novembre corrente, e dovranno portare l'indicazione esterna:

Offerta per la fornitura di Legnami da stecconati.

L' Amministrazione si riserva il diritto di scegliere fra le offerte quella che le sembrasse preferibile sotto tutti i rapporti, e si riserva pure la facoltà di dividere la fornitura fra i vari concorrenti, quando lo creda di sua convenienza.

Firenze, 1° *novembre* 1882.

LA DIREZIONE GENERALE.

SOCIETA ANONIMA ITALIANA
per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi

Volendosi provvedere alla fornitura delle tele per gli Stabilimenti sociali, é intendimento della Amministrazione della Regìa di procedervi a mezzo di licitazione privata per la quantità complessiva di

31,000 metri dell' altezza di cent. 77 e
88,000 metri dell' altezza di cent. 65,

da consegnarsi per intero alla Manifattura di Roma,

Il campione della tela, nonchè il Capitolato che regolar deve tale fornitura sono ostensibili tanto presso le Manifatture del Regno, quanto presso quest' Amministrazione centrale, in Roma, via Due Macelli, n. 79, Ufficio di Economato.

Le offerte potrano essere presentate o presso le Manifatture o presso l' Uffizio suddetto d' Economato, in piego suggellato, al più tardi prima delle ore 2 pom. del giorno 15 novembre 1882, colla indicazione sull'indirizzo: *Offerta per fornitura di tela*, avvertendo che le offerte presentate dopo il termine stabilito saranno ritenute come non avvenute.

Le offerte per essere valide dovranno:

a) Essere stese in carta da bollo da una lira, e redatte in conformità del modello annesso al Capitolato d' oneri, con indicazione in tutte lettere del prezzo richiesto;

b) Essere garantite, mediante deposito nelle Casse della Società, da una somma non inferiore al 5 per cento del valore della fornitura, che potrà essere fatto in contanti o in rendita inscritta nel Gran Libro del Debito Pubblico, calcolata al valore di Borsa del giorno antecedente a quello del deposito, od in obbligazioni della Regìa, calcolate al valor nominale. Il deposito potrà essere fatto o presso la rispettiva Manifattura, o presso la Cassa dell' Amministrazione centrale per quello consegnate all' Uffizio di Economato.

c) Indicare il prezzo per ogni metro di tela per ciascuna delle due altezze;

d) Essere documentate da un certificato della Camera di commercio nella cui giurisdizione ha sede l' opificio o l' esercizio in cui la tela viene fabbricata o venduta, dal quale attestato risulti che l' offerente è in grado di adempiere regolarmente alla fornitura relativa.

L' Amministrazione non assume altro impegno che di prendere in esame le offerte, e far conoscere entro 15 giorni le proprie determinazioni sull' accettazione o no delle offerte stesse.

I depositi cauzionali saranno restituiti agli attendenti, le cui offerte non fossero state prese in considerazione

L' aggiudicatario sarà tenuto alla presentazione della cauzione prescritta dal Capitolato d' appalto per assicurare la esecuzione del contratto, e dovrà prestarsi alla regolare stipulazione del contratto stesso entro il termine di giorni dieci, decorrendi da quello della notificata accettazione della di lui offerta.

Le spese del contratto da stipularsi per rogito notarile, quelle relative di bollo e registro saranno a carico dell' aggiudicatario.

Dopo prestata regolarmente la cauzione, verrà restituito all' aggiudicatario medesimo il deposito fatto contemporaneamente alla sottomissione.

Nel caso in cui questi si rifiutasse alla stipulazione del contratto, o non prestasse entro il termine di giorni dieci la cauzione stabilita nel Capitolato d'oneri, sarà di pieno diritto devoluto alla Regìa Cointeressata il deposito fatto all' atto della sottomissione, rimanendo essa prosciolta da ogni vincolo verso l' offerente, quando non prescelga di procedere a nuovo appalto, a spese, rischio e pericolo dell' offerente medesimo.

Roma, 20 *ottobre* 1882.

Il Consigliere d' Amministrazione
A. BERETTA.

Il Direttore Generale
E. GOUPIL.

TORINO. 1882
Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*.

ANNO XV. Mercoledì 15 novembre 1882. N. 46.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO.

FERROVIA DA MONZA A BESANA DI BRIANZA

La *Gazz. Uff.* dell'8 corr. ha pubblicato il seguente R. Decreto del 20 settembre scorso, controfirmato dai ministri Baccarini, Magliani e Zanardelli:

Articolo unico. È approvata la Convenzione stipulata il 6 settembre 1882 tra i Ministri dei lavori pubblici e delle finanze *interim* del tesoro per l'Amministrazione dello Stato, ed il Comune di Besana, rappresentato dal sig comm. Viarana nobile Luigi, per la concessione al Comune medesimo della costruzione e dell'esercizio di una strada ferrata da Monza a Besana di Brianza.

CONVENZIONE *per la concessione della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia Monza-Besana Brianza.*

L'anno del Signore 1882, addì 6 del mese di settembre, in Roma.

Fra le LL. EE. il commendatore Alfredo Baccarini, Ministro dei lavori pubblici, ed il commendatore Agostino Magliani, Ministro delle finanze, *interim* del tesoro, per conto dell'Amministrazione dello Stato, ed il Comune di Besana, rappresentato dall'onorevole signor commendatore Viarana nobile Luigi, per effetto di deliberazione 3 settembre corrente, qui unita sotto il n. 1,

Si è convenuto e si conviene quanto segue:

Art. 1° Il Governo accorda al Comune di Besana la concessione per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia da Monza a Besana di Brianza, che il detto Comune si obbliga di costruire ed esercitare a tutte sue spese, rischio e pericolo.

La concessione è fatta sotto l'osservanza delle disposizioni stabilite dalla legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª), delle condizioni generali della legge sui lavori pubblici 20 marzo 1865, allegato *F*, e dei regolamenti dalla medesima derivanti, nonchè di quelle della presente Convenzione e del Capitolato relativo ad essa, allegato sotto il n. 2.

Art. 2° Il concorso a carico dello Stato, ai termini degli articoli 11 e 18 della legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª), sarà commisurato alla spesa necessaria per la costruzione dell'intera linea, compreso il materiale mobile.

L'ammontare di tale concorso è stabilito colle norme dell'articolo 11 della predetta legge nella somma di L. 1,140,445.79, compreso il materiale mobile calcolato a parte, per soli 6|10 sul costo totale di L. 1,866,365.72, corrispondente a L. 92,900 per ogni chilometro della ferrovia da costruirsi, giusta il progetto degli ingegneri Anderloni e Dell'Acqua, approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici col voto del 29 aprile 1882, n. 862.

Saranno comunicati al Governo i contratti d'appalto, che il Comune concessionario potesse stipulare per la costruzione e l'esercizio della linea, rimanendo esso sempre responsabile direttamente, nei rapporti col Governo e coi terzi, dello esatto adempimento dei patti della concessione.

Eseguendosi la liquidazione finale o lo accertamento delle spese tutte riflettenti la costruzione completa della linea ai termini dell'art. 4 della legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª), si stabilirà definitivamente il riparto dei decimi a carico dello Stato e dei decimi della Provincia ed Enti interessati coi criterii dell'art. 11 della legge predetta, limitatamente alla spesa necessaria per la costruzione della linea concessa e relativo materiale mobile, e la somma che potrà risultare in diminuzione in confronto del costo totale di L. 1,866,365.79, sarà ragguagliatamente detratta dal concorso governativo come sopra fissato, da ritenersi in ogni caso come quota massima del concorso a carico dello Stato.

Nel caso che il Comune concessionario stabilisse dei contratti *à forfait* per la costruzione della linea concessa, lo Stato pagherà i decimi ad esso spettanti, coi criterii dell'art. 11 della legge predetta, sull'ammontare della somma

convenuta nel detto *forfait*, purchè non sia oltrepassato il limite di L. 1,140,445.79 come sopra stabilito; rimanendo sempre fermo il diritto al Governo di invigilare i lavori e di accertare in qualunque luogo e tempo le spese effettivamente incontrate per la esecuzione della linea e di stabilire l'ammontare della sua quota di concorso in base ai risultati della finale liquidazione, quando da questo risulti che la spesa effettiva sia stata minore di quella di lire 1,866,365.79 come sopra fissata per la esecuzione della linea, compreso il materiale mobile, secondo il tipo numero 3 delle Ferrovie complementari.

Il pagamento del concorso a carico dello Stato sarà fatto in cinque anni, a decorrere dal 1892, perchè così d'accordo convenuto, ed in cinque rate annue, senza interessi, di cui le prime quattro di L. 250,000 per cadauna, e l'ultima di L. 140,445.79 a saldo.

Art. 3. La presente Convenzione non sarà valida e definitiva se non dopo approvata per Decreto Reale.

Il Ministro dei lavori pubblici A. BACCARINI.
Il Ministro delle finanze, interim *del tesoro*, A. MAGLIANI.
Il Rappresentante del Comune di Besana LUIGI VIARANA.
GIANATTI GIO. VINCENZO test.
ZUGARO ACHILLE test.

(*Segue il Capitolato eguale ad altri consimili già pubblicati*).

PRODOTTI FERROVIARII MENSILI

(Luglio 1882).

Dalla Direzione generale delle Strade ferrate presso il Ministero dei lavori pubblici abbiamo in questi giorni ricevuto il prospetto dei prodotti del mese di luglio 1882, confrontati con quelli del luglio 1881, ed in relazione ai precedenti (*).

Il prodotto generale del luglio 1882 ascese a lire 15,501,435, costituito come segue:

Viaggiatori	L.	6,799,106
Bagagli	»	274,451
Merci a grande velocità	»	1,480,608
Id. a piccola velocità	»	6,889,001
Prodotti diversi	»	58,269
Totale	L.	15,501,435

Tale prodotto va poi ripartito come segue:

		1882		1881
Ferrovie dello Stato — Alta Italia	L.	8,120,380	L.	8,073,171
Ferrovie dello Stato — Romane	»	2,400,507	»	2,625,762
Ferrovie dello Stato — Calab.-Sic.	»	914,616	»	873,450
» di Società esercìte dallo Stato	»	1,533,189	»	1,510,410
» Meridionali	»	2,043,780	»	2,030,582
» Venete	»	91,590	»	91,099
» Sarde	»	122,153	»	124,997
Ferrovie diverse	»	275,220	»	273,397
Totale	L.	15,501,435	L.	15,602,868

Si ebbe dunque nel luglio 1882 una diminuzione complessiva di L. 101,433 in confronto del 1881. — Diminuirono: le Romane di L. 225,255; e le Sarde di L. 2,844. — Aumentarono invece: le Ferrovie dell'Alta Italia di L. 47,209; le Calabro-Sicule di L. 41,166; le Ferrovie di Società esercìte dallo Stato di L. 22,779; le Meridionali di 13,198; le Ferrovie diverse di L. 1,823; e le Venete di L. 491.

I prodotti poi dal 1° gennaio a tutto luglio 1882, confrontati con quelli dell'eguale periodo del 1881, furono i seguenti:

		1882		1881
Ferrovie dello Stato — Alta Italia	L.	53,485,213	L.	51,399,494
Ferrovie dello Stato — Romane	»	17,883,195	»	18,624,789
Ferrovie dello Stato — Calab.-Sic.	»	6,555,665	»	5,465,197
» di Società esercìte dallo Stato	»	10,017,424	»	9,610,490
» Meridionali	»	13,359,186	»	13,609,697
» Venete	»	606,055	»	557,835
» Sarde	»	833,237	»	811,852
Ferrovie diverse	»	1,700,547	»	1,404,853
Totale	L.	104,440,519	L.	102,484,207

Si ebbe dunque, nel suddetto periodo del 1882, un aumento complessivo di L. 1,956,312 in confronto del 1881. — Aumentarono: le Ferrovie dell'Alta Italia di L. 2,085,719; le Ferrovie di Società esercìte dallo Stato di L. 406,931; le Ferrovie diverse di L. 295,694; le Calabro-Sicule di lire 90,468; le Venete di L. 48,220; e le Sarde di L. 21,385. — Diminuirono invece: le Romane di L. 741,594; e le Meridionali di L. 250,511. —

Devesi qui notare che la lunghezza totale delle linee in esercizio, che nel luglio 1881 era di chil. 8,919, nel luglio 1882 ascese invece a chil. 9,083, essendosi nello stesso mese aggiunti ai 9,072, ch'erano nel mese precedente, altri chil. 11 pel tronco S. Giuliano del Sannio-Vinchiaturo, della rete Adriatico-Tirrena (Meridionali) — E la lunghezza media, che nel luglio 1881 era di chil. 8,776, nel luglio 1882 ascese invece a chil. 8,962. —

Il prodotto chilometrico delle diverse linee in esercizio nel luglio 1882, confrontato con quello del 1881, fu il seguente:

		1882		1881
Ferrovie dello Stato — Alta Italia	L.	3,110	L.	3,091
Ferrovie dello Stato — Romane	»	1,422	»	1,561
Ferrovie dello Stato — Calabro-Sicule	»	681	»	665
» di Società esercìte dallo Stato	»	1,639	»	1,615
» Meridionali	»	1,294	»	1,400
» Venete	»	668	»	664
» Sarde	»	314	»	321
Ferrovie diverse	»	839	»	833
Media complessiva	L.	1,720	L.	1,764

Si ebbe dunque nel luglio 1882 una diminuzione media complessiva di L. 44 in confronto del 1881. — Diminuirono: le Romane di L. 139; le Meridionali di L. 106; e le Sarde di L. 7. — Aumentarono invece: le Ferrovie di Società esercite dallo Stato di L. 24; le Ferrovie dell'Alta Italia di L. 19; le Calabro-Sicule di L. 16; le Ferrovie diverse di L. 6; e le Venete di L. 4.

Finalmente il prodotto chilometrico dal 1° gennaio a tutto luglio 1882, confrontato con quello dell'eguale periodo del 1881, fu il seguente:

(*) V. *Monitore*, N. 40 a. c.

		1882	1881
		—	—
Ferrovie dello Stato	Alta Italia	L. 20,484	L. 19,685
	Romane	» 10,619	» 11,073
	Calabro-Sicule	» 4,881	» 5,000
» di Società esercite dallo Stato		» 10,713	» 10,278
» Meridionali		» 8,703	» 9,386
» Venete		» 4,423	» 4,071
» Sarde		» 2,141	» 2,130
Ferrovie diverse		» 5,184	» 4,894
Media complessiva		L. 11,653	L. 11,677

Si ebbe dunque, nel suddetto periodo del 1882, una diminuzione media complessiva di L. 24 in confronto del 1881. — Diminuirono: le Meridionali di L. 683; le Romane di lire 454; e le Calabro-Sicule di L. 119. — Aumentarono invece: le Ferrovie dell'Alta Italia di L 779; le Ferrovie di Società esercite dallo Stato di L. 435; le Venete di L. 352; le Ferrovie diverse di L. 290; e le Sarde di L. 11

L'ILLUMINAZIONE ELETTRICA

ad incandescenza

(Continuazione — Vedi N. 45).

Studii di Edison. — Gli studii di Edison si rivolsero, prima di tutto, a riprendere le antiche esperienze dei fisici che eransi occupati della luce elettrica, affine di trovare il modo di adoperare, a tale scopo, fili metallici. I tentativi furono molteplici, e svariate le qualità di metallo o di leghe adoperate; ma però i risultati non furono coronati da successo, ed il famoso fisico americano dovette ben presto rinunziare all'impiego dei fili metallici per la luce elettrica ad incandescenza.

È però degno di menzione il modo con cui l'Edison riusciva a render incandescente un filo di platino nel vuoto, senza che si fondesse. Il filo, sotto forma di spirale, era messo in un globo di vetro, ove si faceva il vuoto con una pompa Sprengel. Indi si faceva passare una corrente di nota intensità, che riscaldasse il filo a 150° Fahr; e tale riscaldamento si manteneva per 10 o 15 minuti, facendo però, nello stesso tempo, agire la pompa a mercurio. Si aumentava indi l'intensità della corrente, portando la temperatura del filo a 300° Fahr, e mantenevasi tale temperatura per circa 15 minuti, senza però far cessare l'azione della pompa. Allora, se si faceva aumentare l'intensità della corrente in modo che il filo diventasse incandescente, esso dava uno splendore, la cui intensità era di 25 candele, mentre prima di fare le operazioni suindicate, quello stesso filo, prima di arrivare al punto di fusione pel passaggio di una corrente, dava solamente una luce di 3 candele.

Lo stato molecolare del platino subiva quindi un cambiamento. in seguito alle suindicate operazioni, per cui meglio resisteva all'azione della corrente, mostrando, allo stato d' incandescenza e senza fondersi, una luce così intensa.

Con queste idee, Edison fece un' ingegnosissima lampada, in cui la materia illuminante era una spirale di platino, resa incandescente da una forte corrente. Questa lampada era con regolatore automatico, per cui, se la corrente era troppo intensa e minacciava di bruciare il filo di platino, un tubo di metallo, fatto come quello dei manometri metallici, deformandosi per causa dell'elevata temperatura, interrompeva la corrente, la quale non era ristabilita se non dopo che le cose rientravano nello stato normale. Tale invenzione ebbe la privativa il 17 giugno 1879.

Pochi mesi dopo, il 10 novembre 1879, l'Edison prese un nuovo brevetto per lampade ad incandescenza, nelle quali il filo, che diventava incandescente, non era più metallico, ma bensì vegetale, e più specialmente di cotone carbonizzato.

Secondo le esperienze fatte dall Edison, i suoi fili di cotone carbonizzato, rinchiusi in un globo ove siasi fatto il vuoto fino ad $\frac{1}{1,000\ 000}$ di un'atmosfera, presentavano una resistenza di 100 a 500 *ohms* (*). Tale resistenza poteva salire fino a 2000 *ohms*, se il filo era avvolto a spira, carbonizzato, e ricoperto con nero di fumo.

Nel 15 dicembre dello stesso anno 1879, Edison prese un nuovo brevetto per l'impiego della carta carbonizzata nelle lampade ad incandescenza e per il modo di preparare quella carta.

La lampada fatta con carta carbonizzata non ebbe esito corrispondente alla *réclame* mondiale che le si volle fare, ed ha solo un interesse storico a ricordarla. La preparazione della detta carta presentò difficoltà gravissime; inoltre la carta carbonizzata, o non durava, o non presentava uniforme resistenza al passaggio della corrente.

La vera grande scoperta dell'Edison data dal 16 settembre 1880, epoca in cui egli prese un brevetto per una lampada elettrica con filamenti di carbone.

Nell'estesa descrizione della sua nuova lampada e del principio su cui si fonda, trovansi diversi punti interessanti, che è utile ricordare.

Secondo Edison, i fili di carbone per la lampada ad incandescenza devono presentare, sotto piccolo volume, una gran resistenza al passaggio della corrente ed agli effetti disgreganti di un'alta temperatura. Il carbone puro nella sua struttura è l'unico atto a soddisfare a tali condizioni.

Secondo Edison, il filo di una lampada ad incandescenza deve presentare almeno 100 *ohms* di resistenza; inoltre la superficie irradiante deve essere ridotta a quanto occorre perchè il filo dia solo quell'intensità di luce, che si desidera avere dalla lampada.

Le materie adoperate dall'Edison per ottenere i fili di carbone, sono le fibre di *juta*, di *tiglio*, di *manilla* (specie di canape), di *canape*, ecc. ecc. Ma quella preferita si è la pianta detta *Monkey bast*, che nasce nell'America Meridionale. Ogni foglia è rotonda e composta di un gran numero di fibre elementari, tenute assieme da un naturale

(*) Daremo più innanzi un'idea delle misure elettriche, quali ora vennero definitivamente adottate nel Congresso di elettricità in Parigi.

cemento di resina, il quale, carbonizzando la foglia, stringe tutte le fibre elementari in fili omogenei. Nella medesima patente l'Edison indica esser il *bambou* o la *canna* adatti a dare nelle loro fibre carbonizzate un ottimo materiale per le lampade ad incandescenza, e descrive il metodo da seguirsi per preparare tali filamenti.

I diversi stadii della preparazione sono:

Si prende la canna ben pulita, e la si taglia in pezzi della lunghezza voluta. Ogni pezzo lo si spacca per metà longitudinalmente. Da ognuna di queste due parti si ottengono tre pezzi di eguale lunghezza, e da questi pezzi si leva via quella parte silicea lucida, che trovasi alla superficie esterna delle canne.

Essi vengono poi raschiati fino a che abbiano una uniforme grossezza per tutta la loro lunghezza.

Con un apposito apparecchio si riduce il pezzo alla larghezza voluta, lasciando però alle estremità un allargamento.

Così preparati, i fili si mettono entro a stampi di nikel, ove sono praticate delle scanalature, della forma che si vuol dare al filo nella lampada. Su questo stampo si pone una lastra piatta, pure di nikel, che cuopre i fili ed impedisce il passaggio all'aria durante la carbonizzazione, che si ottiene disponendo questi piatti di nikel in un forno ad altissima temperatura, fino a chs sieno resi incandescenti. La forma che si dà al filo è quella di un *U*, le cui estremità sono alquanto allargate, e si connettono a due fili di platino pei quali passa la corrente.

Prima di mettere i fili nella lampada, è necessario sottoporli ad altra operazione, allo scopo di renderli omogenei, elastici e di natura refrattaria ad alta temperatura, essendo queste le condizioni essenziali di una lampada ad incandescenza.

L'operazione consiste nel riscaldare e poi lasciar raffreddare a più riprese i fili, entro il vuoto prodotto da una pompa Sprengel, facendovi passare delle correnti di crescente intensità, fino a quella che è capace di produrre l'incandescenza.

Durante l'operazione, devesi costantemente far agire la pompa Spreugel, e fra l'azione di una corrente e quella di una successiva più intensa lasciar raffreddare il filo.

Dopo preparati i carboni nel modo indicato, si procede alla fabbricazione del recipiente che deve contenerli.

Si prepara prima un bulbo di vetro soffiato, della forma di un fiasco con tubo molto largo e corto. Su questo bulbo e nella parte superiore della superficie chiusa si fa sortire a caldo una specie di beccuccio, a cui si attacca un tubetto di vetro, che è in comunicazione coll'interno del bulbo, e serve per attaccare la lampada alla pompa per fare il vuto. Il tubetto ha l'asse comune con quello del bulbo e del suo collo.

Per preparare la parte che porta le estremità dei fili di platino, a cui si devono attaccare i dne estremi del carbone fatto ad *U*, come abbiamo detto, si prende un tubetto di vetro, le cui estremità vengono affilate; ad egual distanza dal mezzo di questo tubo si producono dei piccoli rigonfiamenti, indi il tubo si taglia per metà, e così si hanno due sostegni per i fili di platino.

I due fili si introducono in una di queste parti, badando a che essi non si tocchino fra loro; per mezzo del cannello si riscalda il pezzo di tubo vicino al punto ove erasi fatto il rigonfiamento, e così nel fondersi il vetro, il tubo si chiude, serrando ermeticamente anche i due fili di platino.

Le estremità sporgenti di questi fili si regolarizzano nella forma e nella lunghezza, per potervi attaccare le estremità dell'*U* formato con filo di carbone. L'unione dei fili di platino con quelli del carbone è assicurata con un deposito di rame puro, ottenuto per via elettrica.

Così disposto il carbone, lo si introduce nel collo del bulbo, e la parte rigonfiata dal tubetto di vetro, che sostiene il carbone della lampada, viene saldata coi lembi del collo del bulbo, riscaldando il tutto col cannello ferruminatoio.

Il piccolo tubetto che, come si disse, viene attaccato al bulbo della lampada, lo si strangola in due punti, onde ottenere due contrazioni capillari.

Si collega il tubo con una pompa Sprengel a mercurio, e così si fa il vuoto nel bulbo fino al grado voluto. Allora si chiude il tubetto nella parte capillare più vicina alla pompa; la parte di tubo, che resta in comunicazione col bulbo, ha lo stesso grado di vuoto del bulbo medesimo. Se poi si chiude di nuovo il tubo vicino alla superficie del bulbo e si taglia la parte sovrastante di tubo, si ha la lampada pronta e chiusa ermeticamente.

Così fatta, la lampada si adatta ad un piccolo zoccolo, composto di un disco e di un cilindro a vite. Le due estremità del filo di platino, che devono poi condurre la corrente alla lampada, sono isolate fra loro da un mastice di gesso.

Questa è la forma più usuale della lampada Edison. Egli poi, a più riprese (febbraio, aprile e maggio 1881) propose varii altri modi di assicurare le lampade alla base, anche per poter facilitare il ricambio dei carboni.

Non potendo disporre di figure nel nostro giornale, non ci intratterremo di queste modificazioni, che sarebbero difficili a spiegarsi e che non presentano, d'altronde, molto interesse.

(Continua) LIGHT.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

In seguito alla ripetuta deserzione delle aste per l'appalto dei tronchi delle Ferrovie complementari, i cui Capitolati portano speciali condizioni di pagamento, il Ministero dei lavori pubblici ha provveduto alla concessione per trattativa privata degli appalti seguenti, alle stesse condizioni stabilite nei Capitolati preaccennati:

Tronco da Latiano a Brindisi della linea Taranto-Brindisi, della lunghezza di m. 21,167, e dell'importo di L. 1,345,000. — Concesso, col ribasso del 2 50 p. 0[0], al sig. Gaspare Legnazzi.

Tronco Romagnano-Borgosesia, della lunghezza di m. 14,607, e dell'importo di L. 3,110,000. — Concesso al cav. L. Medici, col ribasso del 3 p. 0[0].

Veniamo poi assicurati che il tronco della Succur-

sale dei Giovi da Mignanego a Ronco, che comprende la grande galleria, ed il cui importo è preventivato in L. 14,250,000, verrà concesso alla Impresa Ottavi, la quale ha all'uopo presentato al Ministero dei lavori pubblici apposita offerta.

⋈

Ci scrivono da Firenze che fra il Direttore generale delle Strade ferrate Meridionali e l'Amministratore della Compagnia Pullman è stata firmata una Convenzione, in forza della quale, quest'ultima Compagnia si obbliga a fornire al più presto possibile otto vetture Pullman a letti, da essere messe in servizio dei treni diretti di andata e ritorno fra Napoli e Palermo per Metaponto, Reggio e Messina.

Nella detta Convenzione, il Direttore generale delle Meridionali si è impegnato a trattare coll'Amministrazione delle Strade ferrate Romane per la estensione, in via di esperimento, delle vetture Pullman ai treni fra Roma e Napoli, che in partenza da Roma sono in diretta coincidenza coi treni della Calabria e della Sicilia.

⋈

Riceviamo le seguenti informazioni sullo stato di avanzamento della grande galleria di Marianopoli, lungo la linea da Roccapalomba a Santa Caterina, in Sicilia. Alla fine del mese di ottobre p. p., lo scavo in piccola sezione aveva raggiunto m. 4,434, e quello in grande sezione m. 4,260. Ora, essendo la galleria lunga in totale m. 6,280, ne risulta che al 1° del corrente mese restavano da scavare m. 1,846 in piccola sezione, e m. 2,020 in grande sezione.

Dalle nostre informazioni parrebbe che i lavori di scavo della suddetta galleria non procedano con l'energia dimostrata per lo passato, e ciò fa temere che le previsioni per la sollecita apertura all'esercizio del tratto ancora in lacuna sulla linea preindicata, dovranno essere modificate.

⋈

Con recente decreto del Ministro dei lavori pubblici venne autorizzata la Ditta fratelli Ceriana, in unione al Banco Sconto e Sete di Torino, a costruire ed esercitare una tramvia a vapore, a sezione ordinaria, da Rivarolo a Cuorgnè, della lunghezza di m. 10,419, in provincia di Torino.

La detta tramvia si stacca dalla Stazione di Rivarolo, lungo la linea Settimo-Rivarolo, e toccando gli abitati di Salassa e Valperga, pei quali sono stabilite due fermate esterne, giunge a Cuorgnè. La detta tramvia dovrà percorrere m. 4,695 su sede propria, e m. 5,724 sul suolo della strada provinciale Rivarolo-Cuorgnè.

⋈

Ci informano da Firenze che l'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici la proposta di modificazione al Regolamento-tariffe in vigore sulle reti Meridionale e Calabrese, per quanto riguarda la tassazione della calce alla rinfusa.

Colla modificazione di cui sopra, i trasporti, attualmente assegnati alla 7ª classe della tariffa generale, verrebbero ascritti alla classe 6ª.

⋈

Ci scrivono da Venafro che nello scorso mese fu posto mano ai lavori del primo tronco della ferrovia da Caianello ad Isernia. Dalle disposizioni date dalla Impresa costruttrice risulta essere sua intenzione di dare ai lavori stessi un conveniente sviluppo.

⋈

Siamo informati che l'Ufficio tecnico governativo, instituito in Gozzano per la compilazione degli studii e per la direzione e sorveglianza dei lavori della linea da Gozzano a Domodossola, ha trasportato la sua sede in Omegna.

⋈

I prodotti lordi del traffico sulle Ferrovie dell'Alta Italia dal 1° gennaio a tutto settembre 1882 hanno raggiunto la somma di L. 83,820,261,32, comprese L. 89,685.29 per la navigazione sul lago di Garda; mentre nell'eguale periodo del 1881 non ascendevano che a L. 83,275,950.90, comprese L. 91,969.55 per la navigazione suddetta.

Si ebbe dunque nel 1882 un aumento di lire 544,310.42, calcolata pure la diminuzione di L. 2,284.26 per la detta navigazione.

⋈

Il Ministro dei lavori pubblici di Prussia ha stabilito la istituzione di Conferenze ferroviarie da tenersi nelle Università di Berlino, Breslau e Bonn.

Tali Conferenze incominciarono in Berlino il 9 del corrente mese, e sono tenute:

1. Dal consigliere Reitzenstein sulla *Economia nazionale delle ferrovie*; ed in particolare sulle *Tariffe* (lunedì, giovedì e venerdì);
2. Dal consigliere Gleim sul *Diritto ferroviario prussiano* (lunedì, mercoledì e venerdì);
3. Dal consigliere D.r Dückers sull'*Amministrazione delle ferrovie dello Stato prussiano* (lunedì, mercoledì e venerdì);
4. Dal consigliere Oberbeck sull'*Esercizio delle ferrovie* (martedì e giovedì).

In Breslavia le stesse Conferenze avranno luogo, in parte all'Università, ed in parte nei locali della Oberschlesische Eisenbahn, e saranno tenute:

1. Dal consigliere Heinsius sulla *Economia ferroviaria* e sulle *Tariffe*;
2. Dall'assessore D.r Eger sul *Diritto ferroviario*;
3. Dal consigliere Kröuig sulla *Amministrazione delle ferrovie dello Stato* e sulle *Costruzioni ferroviarie*.
4. Dall'ispettore dell'esercizio sig. Tordau sull'*Esercizio delle ferrovie*.

Nell'Università di Bonn le Conferenze sono già incominciate coll'aprirsi del corrente semestre accademico. Sono per ora limitate a due materie: il direttore ferroviario Ulrich conferisce sulla *Economia nazionale delle ferrovie* e sulle *Tariffe*; ed il prof. D. Eudemann sul *Diritto ferroviario prussiano*.

⋈

Il Consiglio di Stato, in sua recente adunanza, si è pronunziato su di un progetto di transazione fra l'Amministrazione governativa e l'Impresa Saccorotti, costruttrice dei lavori della galleria dei Ceracci, lungo la ferrovia Lucca-Viareggio.

Il Consiglio medesimo ha inoltre prese le deliberazioni seguenti:

Ha ritenuto che possa essere approvata la maggiore spesa di L. 970,000 occorrente per la costruzione del ponte sul Ticino a Sesto Calende lungo la ferrovia Novara-Pino, per il doppio uso della ferrovia e della strada provinciale del Sempione;

Fu di avviso che possa approvarsi, per indi procedere ai pubblici incanti, il progetto di appalto delle opere e provviste occorrenti per la costruzione del tronco ferroviario Fener-Levada, della linea Belluno-Feltre-Treviso. Questo tronco è lungo m. 8,600, ed il relativo importo totale ammonta a L. 980,000, delle quali L. 885,000 per opere da appaltare, e L. 95,000 per espropriazioni;

Ha dato parere favorevole per l'approvazione della maggiore spesa occorrente a sostituire cancellate di ferro a quelle in legno, previste per la chiusura delle Stazioni da Novara a Pino, per cui richiedesi una spesa di L. 30,000;

Ha opinato potersi approvare, agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, il progetto presentato dall'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali, nella sua qualità di esercente le ferrovie Calabro-Sicule, per la sistemazione di corsi d'acqua nella galleria di Cutro, lungo la linea Taranto-Reggio.

><

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 6 all'11 corr.

Furono, fra gli altri, approvati i progetti concernenti:

La costruzione della Stazione di Colle Val d'Elsa, sulla ferrovia Poggibonsi-Colle Val d'Elsa;

La costruzione della Stazione di Porto d'Ascoli, sulla ferrovia Ascoli-San Benedetto;

La costruzione dei fabbricati per le Stazioni e case di guardia lungo i primi due tronchi, dal chil. 0 al chil. 18, della ferrovia Ascoli-San Benedetto;

I lavori di riparazione occorrenti alle opere d'arte fra i chil. 78 e 100 della ferrovia Catania-Licata;

Le opere da eseguire a sponda sinistra del torrente Caropepe in difesa del piazzale della Stazione di Assoro, lungo la ferrovia Catania-Licata;

La correzione della salita di S. Lorenzo Nuovo, lungo la strada nazionale Cassia, in provincia di Roma;

La riparazione dei danni avvenuti nello scorso settembre, lungo la strada nazionale di Canal di Brenta, in provincia di Vicenza;

La costruzione del tronco da Montano Antilia a Cuccaro della strada provinciale di 1ª serie Sanza-Cuccaro, in provincia di Salerno;

Le riparazioni occorrenti in quattro località dell'arginatura del Canale di Roncaiette, superiormente al ponte di San Nicolò, in provincia di Padova;

Le riparazioni occorrenti alle fronti Vettore e Zigno nell'arginatura sinistra di Brenta, in Comune di Vigodarzere, provincia di Padova:

I lavori di rialzo, di ringrosso e di difesa all'argine destro di Brenta, fra la diga Casa del Pastore ed il respingente delle Canevere, in Comune di Bassano, provincia di Vicenza;

La sistemazione del froldo Molinella nell'arginatura destra di Secchia, in Comune di Concordia, provincia di Modena;

Ed i lavori occorrenti per ridurre a deposito franco il fabbricato del già Bagno-penale nella Darsena di Civitavecchia.

><

Il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie Romane, nella sua seduta del 7 corrente prendeva, fra altre, le seguenti più importanti deliberazioni:

1° Approvava i seguenti lavori:

a) Costruzione di un magazzino merci alla Stazione d'Incisa;

b) Costruzione di un muro di sostegno al chil. 83 della linea Orte-Chiusi;

c) Impianto della illuminazione elettrica nel piazzale interno della Stazione di Roma;

d) Estensione della illuminazione elettrica ai nuovi capannoni delle Officine di Firenze;

e) Innesto della nuova linea di Avezzano alla Stazione di Roccasecca.

2° Approvava alcune provviste occorrenti all'esercizio, cioè: copertoni da carri merci, petrolio ed olio di oliva.

><

Dall'egregio Direttore generale delle Strade ferrate presso il Ministero dei lavori pubblici, comm. Valsecchi, ci venne oggi gentilmente trasmesso un esemplare della *Relazione statistica sulle costruzioni e sull'esercizio delle Strade ferrate italiane per l'anno* 1881, testè pubblicata in Roma dalla tipografia Eredi Botta.

Annunciando con piacere questa importante pubblicazione, promettiamo di occuparcene, come di consueto, colla massima cura e sollecitudine.

><

A schiarimento della notizia inserita nel nostro numero precedente, circa la rescissione del contratto per la fornitura di cilindri all'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, ch'era stato conchiuso colla *Società Veneta di costruzioni*, siamo pregati di soggiungere non trattarsi punto della Società quasi ononima della Fonderia Paolo Rocchetti di Padova.

Notizie Ferroviarie Italiane

Esercizio ferroviario. — I giornali di Roma recano:

Il Ministro dei lavori pubblici presenterà subito alla Camera il progetto di legge por l'esercizio ferroviario. Proporrà l'esercizio privato per quistione di opportunità, e per la impossibilità — dato il nostro sistema amministrativo — di creare un dicastero delle ferrovie con pieni poteri e bilancio autonomo, senza altro obbligo che di rispondere dei resultati amministrativi e finanziarii, e senza alcuna ingerenza parlamentare a ciò estranea.

Il Ministro ritiene che la Camera debba decidersi, giacchè è necessario provvedere al riscatto delle Meridionali entro il primo semestre dell'anno prossimo.

Insieme al detto progetto di legge verrà presentato il Codice delle tariffe.

Prestiti per costruzioni ferroviarie. — La Cassa di depositi e prestiti ottenne l'autorizzazione di accordare, come parte del contributo per la costruzione delle strade ferrate complementari, tredici prestiti, al tasso del 5 0[0, per una somma totale di L. 12,719,100, da ripartirsi fra nove Provincie e quattro Comuni.

Le Provincie sono quelle di Belluno, Catania, Catanzaro, Lecce, Padova, Palermo, Reggio Emilia, Roma e Teramo.

I Comuni sono quelli di Frascati, Grottaglie, Tromello e Vercelli.

I prestiti accordati ai Comuni toccano la cifra di lire 1,918,700. e quelli alle Provincie L. 10,800,400.

Su queste somme furono già pagate ai Comuni lire 913,800, alle Provincie 1,082,000.

Il prestito più rilevante fu quello concesso alla Provincia di Lecce, che raggiunse 5.000,000, per la costruzione delle linee Brindisi-Taranto e Zollino-Gallipoli.

Il più piccolo invece è quello del Comune di Grottaglie, che ebbe soltanto L. 4,900, quota di suo contributo per la costruzione della linea Taranto-Brindisi.

Ferrovie Sarde. — La *Gazz. Uff.* del 13 corr. ha pubblicato il seguente R. Decreto del 18 ottobre p. p., controfirmato dai ministri Magliani, Berti, Baccarini e Zanardelli:

Visto l'articolo 15 della Convenzione tra il Governo e la Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde, approvata colla legge 20 giugno 1877, n. 3910 (serie 2ª);

Veduto l'art. 1 dell'altra Convenzione del 3 luglio 1881, approvata colla legge 14 maggio 1882, n. 792, col quale venne stabilito che la linea di strada ferrata, che, a termini della Convenzione 1° maggio 1877 sovra citata, arriva a Terranova, sia prolungata sino al Golfo degli Aranci;

Veduto l'art. 6 della stessa Convenzione 3 luglio 1881, col quale fu elevato da L. 230 a L. 265 il prezzo minimo delle Obbligazioni da emettersi dalla Compagnia, onde raccogliere il capitale necessario alla costruzione ed alla provvista del materiale mobile della linea concessa;

Veduti i precedenti Reali Decreti 6 agosto 1878, numero MDCCCCL, e 4 maggio 1882, n. DXXXVII, coi quali venne autorizzata la Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde ad emettere n. 170,000 Obbligazioni 3 per cento al portatore, del valore di L. 500 ciascuna;

Vista la domanda presentata dalla Compagnia medesima per essere autorizzata alla creazione, stampa ed emissione di altre n. 21,200 Obbligazioni dello stesso tipo delle precedenti, ed ammortizzabili in 93 anni, per procurarsi il capitale necessario alla costruzione della linea ferroviaria da Terranova al Golfo degli Aranci, a sensi della precitata Convenzione 3 luglio 1881;

Ritenuto che, mentre colla emissione delle dette 21,200 Obbligazioni potrà la Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde far fronte alla spesa di costruzione della detta ferrovia, periziata in L. 5,724,242, d'altra parte non vengono oltrepassati i limiti stabiliti dall'art. 15 della Convenzione 1° maggio 1877;

Sulla proposta del Ministro delle finanze, *interim* del tesoro, e del Ministro di agricoltura, industria e commercio, di accordo col Ministro dei lavori pubblici,

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1. È autorizzata la Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde a fare una nuova emissione di numero 21,200 Obbligazioni, a tenore dell'art. 15 della Convenzione approvata colla legge 20 giugno 1877, n. 3910 (serie 2ª), e dell'art. 6 della Convenzione approvata colla legge 14 maggio 1882, n. 792 (serie 3ª). Esse saranno al portatore e del valore di L. 500 ciascuna, portanti l'interesse annuale del 3 per cento, e saranno rimborsabili alla pari nel termine di 93 anni, a decorrere dal 1883.

Il pagamento delle relative cedole semestrali, scadenti al 1° aprile e 1° ottobre d'ogni anno, e del capitale delle Obbligazioni estratte, sarà fatto nel Regno, a cura del Tesoro dello Stato e per conto ed a spese della Compagnia.

Art. 2. I nostri Ministri delle finanze, *interim* del tesoro, e dell'agricoltura, industria e commercio, vidimeranno, d'ordine nostro, il tipo delle Obbligazioni di cui all'articolo precedente, ed il piano di ammortamento, che dovrà essere riportato a tergo delle Obbligazioni medesime.

Con decreto degli stessi Ministri saranno designati i funzionarii che dovranno sottoscrivere le Obbligazioni anzidette, a termini dell'art. 21 della Convenzione approvata colla legge 20 giugno 1877, n. 3910.

Le Obbligazioni suddette verranno depositate nelle Casse dello Stato, e saranno alienate per lo scopo superiormente indicato.

Ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini. — L'incanto simultaneo, tenutosi il dì 8 corrente mese, essendo riuscito deserto, si addiverrà alle ore 10 ant. del 20 andante mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Ravenna simultaneamente, alla second'asta per l'appalto delle opere a provviste occorrenti alla costruzione dei fabbricati delle Stazioni, garrette e caselli di guardia, dei tronchi Ravenna-Bevano e Bevano-Cervia, della ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini, per la presunta somma di L. 373,343.

I lavori dovranno intraprendersi tosto dopo la regolare consegna, per dare ogni cosa compiuta nel termine di mesi sei.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 19,000, ed in L. 37,400 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

— Alle ore 10 ant. del 28 corrente, presso il Ministero e presso la Prefettura suddetti, si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini, compreso fra la Stazione di Cervia ed il fiume delle *tre bocche* o Rubicone, della lunghezza di metri 13,298.32 (escluse le espropriazioni stabili, i lavori di terra già eseguiti, i fabbricati per le Stazioni e case cantoniere, le travate metalliche pei ponti, la provvista e posa in opera dei ferri d'armamento e meccanismi fissi per le Stazioni), per la presunta somma di L. 237,200.

I lavori dovranno essere compiuti nel termine di mesi 18 dal giorno in cui se ne intraprenderà la consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 12,000, ed in L. 23,700 quella definitiva, ambedue come sopra.

Ferrovia Candela-Ponte S. Venere. — Andato deserto l'incanto annunziato pel 7 corr., alle ore 12 meridiane del 25 corr., presso la Prefettura di Foggia, si procederà ad un nuovo incanto per l'appalto della fornitura delle traversine in legno, che occorrono all'armamento del tronco Candela-Ponte S. Venere, nel numero, dimensionce qualità indicate in apposita tabella.

La somma presuntiva della fornitura ammonta a L. 68,000.

La consegna di tutti i pezzi di armamento dovrà essere compiuta nel termine di quattro mesi, dal giorno in cui l'appaltatore avrà ricevuto ordine di mettere mano alla fornitura, nei luoghi e nei modi indicati dal Capitolato speciale.

I concorrenti all'appalto dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 2,300, e la definitiva in L. 6,800.

Ferrovia Lugo-Lavezzola. — L'incanto simultaneo tenutosi il 28 ottobre p. p. essendo riuscito deserto, si addiverrà, alle ore 10 ant. del 24 corr., presso il Ministero dei lavori pubblici e presso la Prefettura di Ravenna simultaneamente, alla second'asta per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Lugo-Lavezzola, compreso fra Lugo e Massalombarda, della lunghezza di m. 6,922 (escluse le espropriazioni stabili, l'armamento, ecc.), per la presunta somma di L. 219,000.

I lavori dovranno intraprendersi tosto dopo la regolare consegna, per dare ogni cosa compiuta nel termine di mesi sei.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 10,000, ed in L. 22,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia Teramo-Giulianova. — Alle ore 10 ant. del 29 corr., presso il Ministero suddetto e presso la Prefettura di Teramo, si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti per la costruzione dei fabbricati di Stazioni e case di guardia piazzali e lavori diversi, lungo i tronchi 1°, 2° e 3° della ferrovia Teramo-Giulianova (esclusa la Stazione di Giulianova), per la presunta somma di L. 275,050.

I lavori dovranno intraprendersi tosto dopo la regolare consegna, per dare ogni cosa compiuta nel termine di 8 mesi dalla data di incominciamento della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 15,000, ed in L. 30,000 quella definitiva, ambedue come sopra.

Ferrovia Roma-Sulmona. — Alle ore 10 ant. del 29 corrente mese, presso il suddetto Ministero, si addiverrà all'incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti per la fornitura di n. 35 scambii semplici completi e relativi crociamenti con cuore capovolgibile in acciaio fuso, occorrenti per l'armamento delle Stazioni nel tronco Tivoli-Mandela della ferrovia Roma-Sulmona, per la presunta somma di L. 98,000.

I lavori dovranno intraprendersi tosto, per dare ogni cosa compiuta nel termine di mesi quattro dalla data del contratto.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 50,000, ed in L. 10,000 quella definitiva, ambedue come sopra.

Ferrovia Zollino-Gallipoli. — Alle ore 10 ant. del 6 dicembre p. v., presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Lecce, si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti per la fornitura del pietrisco occorrente alla formazione dell'intera massicciata dell'armamento nei due tronchi della ferrovia Zollino-Gallipoli, compresi fra Zollino e Soleto e fra Soleto e Galatone, e per il distendimento del primo strato della detta massicciata, per la presunta somma di L. 104,400.

I lavori dovranno intraprendersi tosto dopo ricevuto l'ordine, per dare ogni cosa compiuta nel termine di mesi sei.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 6,000, ed in L. 10,500 quella definitiva, ambedue come sopra.

Ferrovia Parma-Brescia-Iseo. — Alle ore 10 ant. del 6 dicembre p. v., presso il suddetto Ministero e presso le Prefetture di Parma e di Cremona, si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione di un ponte in ferro a 17 luci sul fiume Po e dei rilevati d'accesso, presso Casalmaggiore, a servizio della ferrovia Parma-Brescia-Iseo (escluse le espropriazioni stabili e la fornitura e posizione in opera dell'armamento), per la presunta somma di lire 3,867,400.

I lavori dovranno essere intrapresi a misura che se ne farà la regolare consegna, ed essere condotti con la necessaria attività perchè l'apertura all'esercizio del ponte e dei rilevati d'accesso possa essere fatta entro mesi 36 dal giorno in cui la consegna avrà avuto principio. I lavori di completamento, di finimento, accessorii, e quelli di manutenzione obbligatoria a carico dell'Impresa, dovranno essere ultimati, in uno con la relativa liquidazione finale e trovarsi in istato di collaudo, entro mesi 12 successivi all'apertura del ponte e dei rilevati d'accesso all'esercizio.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 130,000, ed in L. 243,000 quella definitiva, ambedue come sopra.

Succursale dei Giovi — Leggesi nel *Corr. Mercant.* dell'11 corr.:

Siamo in grado di annunziare che al Ministero dei lavori pubblici in Roma fu presentata un'offerta per la costruzione della Succursale dei Giovi, compresa la grande galleria, alle condizioni del Capitolato d'appalto, e con ribasso di prezzo della perizia del progetto sottoposto in passato alla pubblica subasta, che per ben due volte andò deserta.

Siccome, da quanto ci consta, nessun'altra proposta fu presentata, così possiamo annunziare che fra breve procederassi alla stipulazione del contratto in base all'offerta preaccennata. (V. *Nostre Informazioni*).

Ferrovia di Superga. — È noto che il Municipio di Torino, votando ultimamente il suo contributo di lire 300 mila in favore della Società Torinese, che aveva fatto domanda per la costruzione della ferrovia, aveva emesso il voto perchè il Governo volesse, a sua volta, aumentare il suo sussidio già annunziato in L. 900 mila e procurarne il sollecito pagamento.

Ora il Ministero ha risposto che il susssidio sta fermo alle 900,000 lire da « pagarsi nel minor tempo possibile », senza però indicare alcuna data, la quale niente fa credere che possa essere troppo vicina.

In previsione quindi di tali ritardi, la Società torinese ha chiesto al Municipio di voler versare esso stesso, oltre le sue 300 mila, anche le 900 mila lire del Governo, non appena la ferrovia Agudio sia ultimata, obbligandosi la Società a rimborsare il Municipio, appena il Governo abbia, a sua volta, sborsate le 900 mila lire.

La Giunta, convocata per esaminare la domanda della Società torinese, non pare si voglia pronunziare in senso favorevole, non reputando l'aggravio, che ne verrebbe al Municipio, proporzionato al benefizio che si trarrebbe dalla ferrovia. Tuttavia la Giunta ha sottoposto l'esame della quistione al giudizio della Commissione per le ferrovie.

Ferrovie e tramvie nella provincia di Torino. — La Deputazione provinciale, nell'adunanza del 2 corr., ha preso, fra le altre, le deliberazioni seguenti:

Prese atto della fattale partecipazione che la Società generale di ferrovie economiche ha chiesto sin d'ora la concessione di prolungare sino a Casale la linea di ferrovia a sistema ridotto, già progettata pel solo tratto fino a Piovà, con riserva di darne comunicazione al Consiglio provinciale.

Autorizzò la Società generale dei *tramways* a vapore piemontesi, concessionaria della linea Torino-Carignano, a modificare la curva presso il ponte sul Sangone, mediante l'osservanza delle prescritte condizioni.

Tramways di Firenze. — Leggiamo nella *Nazione* dell'11 corrente:

Abbiamo visitato i lavori della nuova pavimentatura ed armamento del *tramway*, che si eseguiscono in via della Scala, ed abbiamo notato che ambedue i lavori procedono con regolarità e speditezza. Il nuovo armamento del binario è pressochè terminato, e la solerte Impresa dei *tramways* non ha nulla risparmiato, affinchè siffatta importantissima opera riuscisse solida e corrispondente all'esigenze del transito.

Sappiamo che l'Impresa dei *tramways* quanto prima porrà mano ai lavori per l'impianto del nuovo armamento anche nell'interno della borgata di Peretola, e così fra breve tutta la linea Firenze-Prato sarà completamente restaurata.

Sappiamo inoltre essere intenzione dell'Impresa dei *tramways* di Firenze di impiantare un servizio speciale ed a prezzi mitissimi per gli operaj delle popolose borgate di Peretola, Petriolo, Quaracchi, Brozzi e San Donnino. Tale servizio consisterebbe in una corsa speciale la mattina pel trasporto degli operaj a Firenze e in una corsa speciale al sera pel ritorno degli operaj medesimi.

Note di spedizioni ferroviarie. — Le Amministrazioni delle Ferrovie dell'Alta Italia, Romane e Meridionali hanno concordemente riconosciuto essere opportuno che, per maggiore regolarità e speditezza nel servizio, ciascuna di esse adotti per le proprie linee *note di spedizione* e *lettere di porto* di un colore diverso da quello usato dalle altre.

In seguito degli accordi stabiliti fra le predette Amministrazioni, i colori da ciascuna adottati sono i seguenti:

Ferrovie dell'Alta Italia. — *Ceruleo* per le note di spedizione a G. V. *Bianco* per le lettere di porto a P. V.

Ferrovie Romane. — *Verde scuro* per le note di spedizione a G. V. *Camoscio* per le lettere di porto a P. V.

Ferrovie Meridionali. — *Giallo* per le note di spedizione a G. V. *Verde chiaro* per le lettere di porto a P. V.

Oltre di ciò, resta pure stabilito che, per comodo di quegli speditori che avessero fatto stampare i predetti modelli a propria cura e spesa, le Stazioni dovranno accettare fino a tutto il corrente anno le note di spedizione e le lettere di porto dei colori attuali; di modo che l'uso dei nuovi modelli sarà reso obbligatorio soltanto dal 1° gennaio 1883.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — La *Gazzetta Ticinese* scrive:

Come fu annunciato, nei giorni 9 e 10 corr. si tenne in Lucerna l'adunanza del Consiglio d'amministrazione della Ferrovia del Gottardo. Venne adottato un regolamento presentato dalla Direzione circa la creazione di un fondo di riserva e di un fondo di rinnovazione; poi la Direzione

fu autorizzata ad introdurre nella tariffa interna e nelle tariffe dirette della Ferrovia del Gottardo una tassa fissa di spedizione, invece della tassa secondo il percorso.

Il Consiglio d'amministrazione si pronunciò pure nello stesso senso del rapporto della Direzione circa alla posa del secondo binario nel *tunnel* del Gottardo; all'aumento del materiale ruotabile, comperando 17 nuove locomotive e 65 vetture per passeggieri; alla conclusione di Covenzioni per l'uso della linea ferroviaria del confine italo-svizzera da Pino fino a Luino, che sarà esercita, contro una tassa di trazione, dalla Ferrovia del Gottardo; come pure per l'uso della Stazione internazionale di Luino. In seguito, la Direzione riferì sullo stato della vertenza coll'Impresa L. Favre, come pure sullo stato della tariffa internazionale per il commercio fra la Germania, la Svizzera e l'Italia. Le tariffe per la linea per Pino sono già allestite, in modo che possono entrare in vigore coll'aprirsi dell'esercizio.

— Ecco il testo dell'ordine del giorno votato dal suddetto Consiglio circa le tariffe:

« La Direzione è autorizzata a compilare la tariffa per il servizio interno della Ferrovia del Gottardo, e per il servizio diretto con altre Ferrovie, sulla base d'una tassa chilometrica invariabile, con un diritto fisso di spedizione, ed a concordare coll'Autorità federale svizzera le rispettive tasse e diritti ».

— A quanto si scrive da Airolo alla *Grenzpost*, i lavori preparatorii per la posa del secondo binario sul tronco Airolo-Göschenen (tunnel del S. Gottardo) sono incominciati già da alcune settimane, ma finora furono osteggiati dal cattivo tempo, perchè in settembre ed ottobre non v'ebbe quasi mai un raggio di sole. Per la parte sud furono ordinati circa 20,000 m. c. di ghiaia, che un numeroso gruppo di operaj italiani va a prendere nel letto del Ticino. Il vantaggio per l'esercizio della ferrovia colla posa di un secondo binario nel gran tunnel, sopra un tronco di circa 16 chil., sarà assai considerevole. Anche la sicurezza e la regolarità del servizio ne guadagneranno molto. Venne parimenti risolto un ampliamento della Stazione di Airolo. Infatti, la costruzione di una seconda sala d'aspetto, oltre a quella esistente, di un buon ristorante e di più ampii locali per gli Ufficii e per i magazzini, sono migliorie assai interessanti, a cui si darà mano nella prossima primavera, appena il tempo lo permetterà.

Ferrovie ungheresi — Il Governo ungherese presentò alla Tavola dei magnati, l'8 corrente, il contratto conchiuso colla Ferrovia dello Stato. Il relativo progetto di legge autorizza il Governo ad accordare alla Ferrovia dello Stato un termine corrispondente per l'esecuzione del contratto, qualora la Ferrovia dello Stato, per difficoltà insormontabili, fosse impedita di far entrare in vigore col 1° gennaio 1883 gli statuti modificati. Il progetto di legge accorda pure la concessione per la costruzione della linea Presburgo-Trencsin e le ferrovie laterali.

Fu presentato inoltre un progetto di ferrovia Budapest-Neuszöny.

Ferrovie inglesi. — Il signor Chamberlain, ministro dei lavori pubblici della Gran Bretagna, ha assistito ad un banchetto del Lord mayor di Londra. Rispondendo ad un brindisi fatto all'Impero britannico, il signor Chamberlain disse che credeva poter predire al commercio inglese un lungo periodo di prosperità.

Dopo aver fatto cenno dello sviluppo considerevole dato in questi ultimi tempi ai docks ed alle strade ferrate, il signor Chamberlain ha detto che il capitale impiegato per la costruzione delle strade ferrate del Regno Unito ascende a 750 milioni di lire sterline, somma superiore all'ammontare del debito pubblico.

La circolazione sulle vie ferrate è quadruplicata negli ultimi venti anni, la cifra annua dei passeggeri essendo attualmente di 620 milioni; mentre il trasporto delle merci è triplicato durante lo stesso periodo, ed ascende ora a 250 milioni di tonnellate all'anno.

Tunnel della Manica. — Si scrive da Calais, ma crediamo in data piuttosto arretrata:

La Compagnia francese del tunnel della Manica non ha abbandonato il magnifico lavoro da lei intrapreso. I lavori continuarono con un'attività assai più grande che non negli ultimi avvenimenti parlamentari. La macchina del colonnello Beaumont, che venne definitivamente adottata, funziona colla massima regolarità, e mantiene tutte le promesse fatte dal suo inventore. La velocità della perforazione è attualmente di 109 metri per settimana, cioè di cinque chilometri all'anno.

La testa del tunnel francese è ora giunta a circa un mezzo chilometro dal pozzo di Sangate, nelle regioni da cui il mare non si ritira mai. Pure l'acqua non penetra nei lavori come al principio dell'operazione.

— Telegrafano poi da Calais al *Journal des Débats*:

Il signor G. R. Duval, amministratore della ferrovia tra Calais e Dover, è giunto stamane per visitare i lavori del *tunnel* in corso d'esecuzione, sotto la direzione dell'ingegnere Breton.

La nuova galleria, fatta col mezzo della macchina del colonnello Beaumont, la cui forza motrice è l'aria compressa, è già lunga 507 metri, su 2 metri e 10 cent. di diametro in tutti i sensi. Passa sotto il mare per una lunghezza di circa 50 metri. Ha perforato nella sola giornata di lunedì ultimo, 17 metri; sarà impiegata sino alla concorrenza di 1500 metri di lunghezza.

L'ingegnere inglese Crampton ha proposto alla Società francese una macchina, il cui motore sarebbe l'acqua compressa dall'aria, che potrebbe perforare 25 metri al giorno, su 10 metri di diametro.

Disastro in Inghilterra. — Un orribile disastro è accaduto nella Stazione merci di North Adams, recando gravi ferite, parecchie mortali, a circa venti persone.

La locomotiva Deerfield spingeva un grosso vagone da merci, pieno di braccianti, che andavano a lavorare sulla linea Troy e Greenfield. Un treno della ferrovia Boston-Troy venne ad urtare contro questo vagone, che fu in tal modo respinto violentemente addosso alla locomotiva, la cui caldaia scoppiò immediatamente, lasciando sfuggire un enorme volume di vapore, che si sparse in tutto il vagone Tutti quelli che non erano stati offesi dalla collisione dovettero sottostare agli effetti di questa terribile bruciatura; anzi si può dire con sicurezza, che senza di essa, nessuno avrebbe riportato serie lesioni.

Tre dottori arrivarono immediatamente sul posto, ed esaminarono i feriti. Uno solo degli uomini che si trovarono nel vagone rimase illeso. Coloro che sopravvivranno alle orribili bruciature, dovranno soffrire tremendamente prima di guarire. La sola vista di alcuni di essi presentava uno spettacolo da muovere insieme a pietà e ribrezzo.

Disastro in Algeri. — Telegrafano da Algeri al *Petit Marseillais*:

Una terribile catastrofe è avvenuta ieri, mercoledì 8 corr., nei dintorni di Bordjbou-Arreiridj, sulla ferrovia in costruzione nell'est dell'Algeria.

Un treno di materiale, con una cinquantina di operaj, correva a gran velocità fra El-Acher e Bordjbou-Arreiridj, quando incontrò sulla strada un grosso pezzo di ferro, colà dimenticato dagli operaj.

Il treno è uscito dal binario e precipitato dal rialzo.

I vagoni, trascinati da una forza irrestibile, son montati gli uni sugli altri, rompendosi nell'urto.

Fino ad ora si contano 11 morti e 39 feriti.

Ferrovie egiziane. — Scrivono da Londra alla *Politische Correspondenz* di Vienna:

Un progetto che è accarezzato da sir C. Dilke e da altri membri del Governo inglese, è quello della costruzione di una strada ferrata tra Souahin, pel mar Rosso, e Berber sul Nilo. Presentemente il solo mezzo di comunicazione fra questi due punti è una strada da carovane; ma, siccome questa strada ha 300 miglia inglesi di lunghezza, così occorrono tre settimane per attraversarla; ed è appunto per questa strada che passano le truppe che vanno dal basso Egitto al Sudan.

È adunque evidente, ora che vi è una formidabile ribel-

lione al Sudan, che la strada di ferro progettata, la quale ridurrebbe il viaggio dal Cairo al Sudan da un mese ad una diecina di giorni al più, avrebbe la massima importanza per il mantenimento dell'ordine in Egitto. Ed avrebbe, in pari tempo, una grande importanza commerciale, perocchè aprirebbe degli sbocchi ai prodotti della ricca contrada tra Berber e la Victoria Nyanza, contrada abitata da una popolazione laboriosa, pacifica, e che professa, al pari degli Egiziani della pianura, la religione mussulmana.

Ferrovie dell'Oriente. — Il Ministro degli esteri della Monarchia austro-ungarica, essendo stato testè interpellato nella Commissione per gli affari esteri della Delegazione ungherese, a proposito delle strade ferrate d'Oriente, ha fatto le seguenti dichiarazioni:

« Il trattato di Berlino aveva affidato a quattro Stati la sistemazione della questione delle strade ferrate. La Conferenza *a quattro* si è riunita nel 1881. Dopo lunghe discussioni, la Porta ottomana ha condisceso alla costruzione di una linea nella direzione di Costantinopoli, ma ha riffutato l'allacciamento colle strade ferrate della Serbia per Mitrovitza-Salonicco.

« Dopo d'allora, altri negoziati ebbero luogo, e con successo, giacchè la Turchia ha accettata la linea che respingeva dapprima. La Conferenza *a quattro* si è riunita parecchie volte nei mesi di gennaio e febbraio dell'anno corrente, ed ha elaborato un progetto, che la Porta accetta, facendo soltanto delle riserve sul paragrafo terzo di questo progetto.

« Il primo paragrafo dice che la Società delle strade ferrate si obbliga a sottoporsi a tutti i punti della Convenzione; il secondo, che, contemporaneamente alla linea di Mitrovitza-Salonicco, si costruirebbe la linea di Jamboli; ed il terzo, che Vrania non sarebbe più il punto di congiunzione.

« Dopo d'allora, conchiuse il Ministro, i disordini sono scoppiati in Egitto, ed i negoziati rimasero interrotti; ma essi verranno riaperti fra breve, e condurranno certamente ad un pieno accordo, tanto più che i desiderii della Porta ottomana possono essere appagati ».

Notizie Diverse

Piano d'ingrandimento della Capitale. — Ecco le deliberazioni prese dal Consiglio comunale di Roma, nella seduta del 10 corrente, sulla proposta della Giunta municipale circa la creazione di un prestito di 150 milioni, colle modificazioni concordate tra la Giunta ed il Consiglio stesso:

« 1. Di creare tante Obbligazioni di debito municipale, da L. 500 cadauna, quante ne occorrono per fare entrare nelle casse municipali la somma di L. 150 milioni effettivi, ottenibili con annuale gradualità, di cui 144 milioni da servire esclusivamente per l'esecuzione delle opere edilizie, comprese nella legge del concorso governativo e nel piano regolatore già approvato dal Consiglio.

« 2. Che tali Obbligazioni fruttino l'interesse del 4 0[0], netto da ogni imposta, e siano estinguibili, in rate uniformi annuali, nel periodo di 75 anni da quello successivo alla loro emissione.

« 3. Che il pagamento degli interessi e del capitale ammortizzabile per estrazione, venga eseguito semestralmente in oro, così nel Regno, come in alcune principali piazze dell'estero.

« 4. Che sia concessa facoltà alla Giunta, udito il parere del Ministro delle finanze, di procurare il maggior prezzo possibile alla emissione delle Obbligazioni, di mano in mano che vengono emesse.

« 5. Che sia data facoltà alla Giunta di emettere pel prossimo anno 1883 tante Obbligazioni, alle condizioni accennate nei precedenti numeri, quante ne occorrono per fare entrare nelle casse municipali 15 milioni di lire italiane effettive. Le emissioni successive saranno parimenti votate dal Consiglio volta per volta.

« 6. Che sia lasciato a cura della Giunta, e sotto la sua responsabilità, il redigere la formula delle Obbligazioni ed il pubblicarne le condizioni, tutelando gli interessi del Municipio, ed esprimendo in esse le occorrenti guarantigie ai portatori delle Obbligazioni medesime ».

Inoltre fu dal Consiglio parimenti approvato il seguente ordine del giorno, proposto dalla Giunta:

« Il Consiglio autorizza la Giunta a procacciarsi, nel miglior interesse del Municipio, i fondi occorrenti sino al massimo limite di dieci milioni, per porre mano ai lavori dipendenti dal piano regolatore e dalla legge di concorso governativo, e ciò sino a tanto che alla Giunta stessa sembri opportuno il momento alla prima emissione delle Obbligazioni già state approvate ».

— La *Libertà* aggiunge che il Municipio, in vista dei lavori pel prolungamento di via Nazionale, ha acquistato, o starebbe per acquistare il palazzo Strozzi all'Argentina, destinato in gran parte a scomparire. Non sarà difficile che i lavori comincino appunto dalla demolizione di questo palazzo, anche per allargare al più presto possibile il tratto di strada fra la piazza delle Stimmate e la piazzetta Strozzi.

Credesi che tra il principe Strozzi, residente a Firenze, ed il duca Torlonia si sia firmato un compromesso.

Lavori del Tevere. — Fra pochi giorni (dice la *Libertà*) saranno ultimati completamente i lavori di fondazione pneumatica d'una parte del muraglione tra Ponte Sisto e la Regola, e precisamente dinanzi all'antico convento dei Cento Preti.

Questo lavoro è stato eseguito, colla solita cura e precisione, dall'Impresa italiana di costruzioni metalliche, diretta con tanto plauso dall'ing. Alfredo Cottrau di Napoli.

Oltre i 65 metri lineari di fondazione alla Regola, che costituiscono 2,500 metri cubi di muratura, la stessa Impresa ne ha costruiti altri 200 metri lineari, pari a metri cubi 8,000, alla Farnesina, dove, dopo tanti sforzi, finalmente si sono potuti elevare i muraglioni del nuovo alveo. Il lavoro è stato fatto in soli 8 mesi.

Si aspettano ora gli avvisi d'asta pel nuovo appalto per la costruzione degli altri tronchi del Lungo Tevere.

Quest'appalto raggiungerà la cifra di 4 milioni. Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha stabilito in massima, che in gran parte i lavori di fondazione dei muraglioni siano eseguiti ad aria compressa, per cui si prevede che l'importo totale di tutti i lavori del Tevere aumenterà notevolmente.

Bonifiche. — Leggiamo nella *Rassegna:*

Sappiamo che i Ministeri dei lavori pubblici e dell'agricoltura, ciascuno per la parte che gli spetta, attendono allo studio ed alla compilazione del Regolamento per legge 25 giugno 1882 sulle bonifiche. I due Ministeri predetti debbono determinare le norme speciali relative alle procedure per la determinazione del maggior valore dei terreni bonificati, per la costituzione ed amministrazione dei Consorzii, per l'applicazione e riscossione delle tasse consorziali, per la formazione dei progetti dei lavori e loro esecuzione, per il mantenimento delle opere di bonificazione, per le cautele relative alla pubblica igiene.

Frattanto, in correlazione alla indicata legge 25 giugno 1882, il Ministero dei lavori pubblici ha deciso di spingere con maggiore alacrità ed energia i lavori di bonifica nelle provincie di Pisa, Siena, Grosseto, Roma, Caserta, Napoli, Salerno, Foggia, Lecce, Reggio Calabria, Aquila e Verona, sia dando un più vigoroso impulso ai lavori già iniziati, sia ponendo mano ai seguenti, i progetti dei quali stanno in esame presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici, e cioè: in provincia di Caserta, lavori di bonificamento al lago di Maremorto nel bacino inferiore del Volturno; costruzione di serre in muratura al torrente Quindici, in provincia di Napoli; sistemazione del torrente Corsea nelle paludi di Volla; ricavamento dell'alveo comune ai torrenti del Vesuvio, in provincia di Salerno; sistemazione dei torrenti Santa Croce e San Rocco; opere di difesa al fiume Sarno; inalveamento dei torrenti Bucano, Corticato e Mallempo, in provincia di Foggia; sistemazione del corso dell'Ofanto; canale derivatorio dal lago Salpi, in provincia di

Lecce; bonifica della valle Ponte grande; colmata delle paludi presso il porto di San Cataldo.

Lavori idrografici. — Scrivono dalla Spezia che i luogotenenti di vascello signori Pietro Caravoglia e Alfredo Manfredi furono destinati ad iniziare, sotto la direzione del capitano di vascello comm. Magnaghi, direttore dell'Ufficio idrografico marittimo di Genova, i lavori topografici per la determinazione dei punti di raccordamento, e la costruzione dei segnali lungo la spiaggia romana e toscana, da servire poi per i lavori ed i rilievi idrografici della costa marittima da Civitavecchia a Livorno. I signori Caravoglia e Manfredi avranno sotto la loro dipendenza una squadra di marinaj per coadiuvarli.

Dogana centrale di Milano. — La *Gazz. Uff.* del 7 corr. ha pubblicato la seguente Relazione fatta a S. M. dal Ministro delle finanze, *interim* del tesoro, nell'udienza del 23 ottobre p. p.:

« Col Decreto Reale del 18 settembre p. p., la M. V. autorizzava un prelevamento dal fondo per le *Spese impreviste* della somma di L. 30,000 in aumento al capitolo n. 98 del bilancio pel Ministero delle finanze, affine di poter supplire a quella parte delle maggiori spese incontrate nella costruzione della Dogana centrale di Milano, il pagamento della quale non sarebbe stato possibile rimandare sino all'epoca nella quale si avranno a disposizione gli ulteriori fondi, che occorrerà chiedere al Parlamento per provvedere al saldo dei lavori relativi alla costruzione predetta.

« Anche un'altra parte di tali maggiori spese, ossia la somma di L. 23,000, deve ora, senza indugio, pagarsi, poichè qualsiasi dilazione potrebbe essere causa di danni all'Amministrazione dello Stato.

« Ond'è che il Consiglio dei Ministri ravvisò l'opportunità di valersi della facoltà consentita dall'articolo 33 della legge di contabilità per procedere ad un nuovo prelevamento dal fondo per le *Spese impreviste*, per la citata somma di L. 23,000, in aumento al surriferito cap. n. 98 — *Spese per la costruzione in Milano di una Dogana centrale e per il raccordamento di essa colla Ferrovia* (legge 18 luglio 1878, n. 4457) — del bilancio delle finanze.

« In coerenza pertanto a tale deliberazione, il riferente si onora di rassegnare all'approvazione della M. V. il seguente decreto ».

(Segue il R. Decreto, che sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge).

Esposizione Generale Italiana in Torino nel 1884. — Il Comitato Esecutivo ha notificato al pubblico che nel giorno 6 dicembre p. v., alle ore 2 pom., si procederà in Torino nella sede dello stesso Comitato (palazzo Carignano) all'appalto del 4° *lotto*, cioè dei lavori e provviste per la costruzione di edifizii distinti coi numeri I e IV del piano generale dell'Esposizione, consistenti nell'ingresso principale, in attigui locali accessorii ed in un padiglione per l'Ufficio tecnico; ascendenti in complesso a circa L. 116,211, da eseguirsi entro novembre 1883.

Le condizioni d'appalto sono visibili alla sede del Comitato e nell' Ufficio dell' ingegnere Camillo Riccio, direttore dei lavori (via Ospedale, num. 11). (V. *Avvisi d'Asta*).

— Il suddetto Comitato esecutivo, nella seduta di ieri, ha nominato a suo presidente l'on. avv. Villa, in sostituzione del dimissionario conte Ferraris; a segretario generale l'avv. Daneo, ed a sottosegretario il cav. Corona.

Telegrafia internazionale. — L'Ufficio internazionale delle Amministrazioni telegrafiche, residente a Berna, annunzia l' attivazione di un cavo fra Malta e Tripoli per la corrispondenza internazionale.

La tassa dei telegrammi per Tripoli è di L. 1.20 per parola, da qualsiasi Ufficio italiano, oltre la tassa fissa di una lira per telegramma.

— Lo stesso Ufficio annunzia che la linee egiziana fra il Cairo e Sonakim (Mar Rosso) non è ancora aperta alla corrispondenza internazionale, e che perciò i telegrammi per Djedda e la Mecca si spediscono per posta da Suez.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nei valori ferroviarii perdurò, nella scorsa settimana, la solita atonia, ed i corsi di essi rimasero presso a poco quelli che erano nella precedente ottava. Le Azioni Meridionali, oscillarono sul 457 a 456; le Obbligazioni rimasero a 272; i Boni a 542. Le Sarde, serie A, a 267.50; la serie B a 271; la serie C a 266.50; le Centrali Toscane a 459; le Azioni Romane a 111; le Palermo-Trapani a 270.50 la prima emissione, ed a 271.50 la seconda; le Meridionali austriache a 290; Gottardo da 515 a 538.50.

A Parigi, le Azioni Lombarde oscillarono tra il 302.50 al 295; le Obbligazioni tra il 288 e il 290; le Obbligazioni Vittorio Emanuele tra il 277.50 al 280; le Azioni Ferrovie Romane sul 107.

CONVOCAZIONI.

Società Miniere di Montesanto — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 30 corr. in Genova, sede sociale (piazza Vigne, 4), per la relazione del Consiglio, pel rendiconto a tutto giugno 1882, per la nomina dei revisori dei conti, e per la rinnovazione dei consiglieri scadenti.

Società di Monteponi — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 4 dicembre p. v. in Torino, sede sociale (via Cavour, 41), per l' approvazione dei conti della campagna 1881-82, e per la nomina di 5 consiglieri scadenti d' ufficio, e della Commissione di revisione dei conti 1882-83.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.).

Sino al mezzodì del 20 corr., presso la Direzione del Genio militare di Piacenza, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l' appalto della ordinaria manutenzione dei fabbricati militari e delle fortificazioni della piazza di Piacenza, durante il triennio 1883-85, per il complessivo importo di L. 105,000, ribassato di L. 1.25 per 100 nel precedente incanto. Le condizioni d' asta sono quelle stesse dell' incanto primitivo.

— Il 21 detto mese, presso la Direzione d' artiglieria del Laboratorio di precisione in Torino, si terrà un' asta per l' appalto della fornitura di chilog. 6,586 di ottone in verghe, in filo mezzano ed in tubi, per la complessiva somma di L. 15,299.90. Consegna entro 45 giorni. Deposito cauzionale L. 1,600 in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione medesima, si terrà pure un' asta per la fornitura di chilog. 10,980 di ottone in verghe ed in filo mezzano, per la complessiva somma di L. 25,272. Consegna entro 45 giorni. Deposito cauzionale L. 2,600 come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione medesima, si terrà pure un' asta per l' appalto della fornitura di chilog. 11,895 di ottone in verghe ed in filo mezzano, per la somma complessiva di L. 27,380.40. Consegna entro 45 giorni. Deposito cauzionale L. 2,800 come sopra.

— Il 23 detto mese, presso la Prefettura di Roma, si terrà un' asta per l' appalto della costruzione del tronco di strada che da Paliano raggiunge il confine di Anagni, della lunghezza

di chil. 4.738.50, per il presunto importo di L. 19,690.41. Deposito interinale L. 700, cauzione definitiva L. 1,500.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Piacenza, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto dei lavori di radicale modificazione dell'ala nord-est della caserma S. Bernardo in Piacenza, sull'importo di L. 69,000, ribassato di L. 1.80 p. 0[0 nel precedente incanto. Lavori da eseguire entro 180 giorni dalla consegna. Condizioni d'asta eguali a quelle dell'incanto primitivo.

— Il 25 detto mese, presso il Municipio di Padova, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto dei lavori di ampliamento e costruzione del Cimitero maggiore, per la presunta somma di L. 721,281. Deposito cauzionale L. 8,000 in denaro o rendita D. P.

— Il 27 detto mese, presso la Direzione delle costruzioni navali del 3º Dipartimento marittimo (Venezia), si terrà una asta per l'appalto della fornitura di legname di abete dell'Adriatico, del Tirolo o di Trieste, in bagli ed in tavole, per la complessiva somma di L. 46,011.28. Consegna a termini del Capitolato. Deposito cauzionale L. 4,700 in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria del Polverificio di Fossano, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di chilog. 100,000 di salnitro raffinato, per il complessivo importo di L. 70,000. Consegna entro 120 giorni. Deposito cauzionale L. 7,000 in contanti o rendita D. P.

— Il 28 detto mese, presso il Municipio di Genova, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto dei lavori di arginamento della riva sinistra del torrente Bisagno a Foce; per il presunto importo di L. 61,718.78. Deposito L. 7,000, oltre L. 800 per le spese d'asta e contratto.

— Il 30 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Belluno, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 1º tronco della strada nazionale Carnica, compreso fra il torrente Stabia ed il rivo della Pissa oltre il Monte Mauria, della lunghezza di m. 7,935, per la presunta somma di L. 263,000. Lavori da eseguire entro due anni dalla consegna. Deposito interinale L. 13,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Messina, si procederà al definitivo deliberamento dei lavori per l'impianto di un faro di 3º ordine, a luce bianca fissa, nell'isola di Vulcano (Arcipelago Eolio), sull'importo di L. 50,664.25, così ridotto pel ribasso già offerto. Condizioni d'asta eguali a quelle dell'incanto primitivo.

— Il 6 dicembre p. v., presso il Comitato esecutivo per la Esposizione generale italiana in Torino nel 1884, si terrà un'asta per l'appalto del *4º lotto* dei lavori relativi, cioè: costruzione degli edificii distinti coi num. I e IV del piano generale, e consistenti nell'ingresso principale, in locali attigui ed in un padiglione per l'Ufficio tecnico, pel complessivo importo di L. 116,211. Lavori da eseguire entro il novembre 1883. Deposito cauzionale L. 6,000 in contanti o rendita D. P. I *fatali* avranno luogo il 12 dicembre suddetto.

Appalti deliberati.

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto la fornitura di due ponti metallici presso Gerace (provincia di Reggio Calabria).

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

43ª Settimana. — *Dal 22 al 28 ottobre* 1882.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1882	1,580.—	559,157.55	353.90
Settimana corrisp. nel 1881.	1,460.—	533,855.05	365.65
Differenze nei prodotti della settimana 1882. . . .	+120.—	+ 25,302.50	— 11,75
Introiti dal 1º gennaio 1882	1,544.20	20,016,780.18	12,962 56
Introiti corrisp. nel 1881	1,448.70	20,269,678.03	13,991 63
Differenze nei prodotti dal 1º gennaio 1882 . . .	+ 95.50	— 252,897.85	-1,029.07
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1882.	1,338.—	279,736.29	209.07
Settimana corrisp. nel 1881.	1,324.—	229,646.83	173 45
Differenze nei prodotti della settimana 1882	+ 14.—	+ 50,089.46	+ 35.62
Introiti dal 1º gennaio 1882.	1,338.—	9,779,647.24	7,309.15
Introiti corrisp. nel 1881 .	1,295.56	9,185,063.73	7,089.65
Differenze nei prodotti dal 1º gennaio 1882	+ 42.44	+ 594,583.51	+ 219.50

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di settembre 1882

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	38,099,20	15,391,25	12,207,58
Piccola Velocità	8,333,67	422,60	4,178,73
Totali . . .	46,432,87	15,813 85	16,386,31

Strade Ferrate Romane

34ª Settimana — *Dal 20 al 26 agosto* 1882

(colla deduzione dell'Imposta Governativa.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,686	627,300.17	19,400.49
Settimana corrisp. del 1881.	1,681	571,221.97	17,718.70
Differenza (in più . . .	5	56,078.20	1,681.79
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1º gennaio al 29 luglio 1882	1,682.616	20,417,440.83	18,609.38
Periodo corr. 1881	1,681.000	20,898,871.34	19,066.50
Aumento	1,616	—	—
Diminuzione	—	481,430.51	457.12

(*) Media annua. — La linea Codola-Nocera-Pagani della lunghezza di chilom. 5 fu aperta all'esercizio col giorno 1º maggio anno corrente.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

PRODOTTI del mese di luglio 1882.

(depurati dalle tasse governative).

QUALITA' DEI TRASPORTI	LINEA VICENZA-SCHIO Importo	LINEA TREVISO-VICENZA e PADOVA-BASS. Importo	LINEA CONEGLIANO-VITTORIO Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori . . .	16,716.21	27,648.91	4,047.61	48,412.73
Bagagli e cani . .	474.54	638.54	121.68	1,234.76
Merci a grande vel.	3,950.98	2,934.06	416.09	7,301.13
Merci a piccola vel.	23,391.51	14,157.72	4,593.60	42,052.83
Introiti diversi . . .	449.58	1,064.60	269.62	1,783.80
Totale . . .	44,892 82	46,443 83	9,448 60	100,785.25

ANNUNZI

STRADE FERRATE ROMANE

Avviso per fornitura di Petrolio

L' Amministrazione delle Ferrovie Romane, volendo procedere all'accollo della fornitura di chilog. 100,000 *Petrolo raffinato d'America* da consegnarsi:
Per chilog. 17,000 nel Magazzino dell' Amministrazione in *Napoli*
» 41,000 id. *Livorno*
» 22,000 id. *Ancona*
» 20,000 id. *Roma*,
apre un concorso a schede segrete fra coloro che credessero attendervi.

Il Capitolato d' oneri è visibile presso la Direzione Generale dell' Amministrazione in Firenze, Piazza dell' Unità Italiana, N. 7 e nelle Stazioni di *Firenze Centrale*, *Ancona*, *Roma*, *Napoli* e *Livorno*.

Ln offerte potranno esser fatte tanto per la quantità totale di chilogrammi 100,000 di Petrolio, quanto per quella necessaria ad uno o più dei Magazzini suindicati, e dovranno pervenire in busta suggellata, con lettera di accompagnamento, alla Direzione Generale in Firenze, non più tardi delle ore 2 pom. del dì 27 Novembre 1882: le medesime dovranno essere accompagnate dalla dichiarazione del Cassiere dell' Amministrazione constatante l' effettato deposito. Sulla busta contenente l' offerta dovrà esservi l' indicazione:

Offerta per fornitura di Petrolio.

Le suddette offerte saranno aperte dal Comitato di Sorveglianza delle Ferrovie Romane per prescegliere quella o quelle che gli sembreranno migliori, riservata per altro, a sè stesso la facoltà di non accettarne veruna, qualora non le giudichi di sua convenienza. Non sarà tenuto conto delle offerte includenti condizioni diverse da quelle stabilite nel relativo Capitolato.

Il prezzo del Petrolio dovrà essere scritto in tutte lettere e in cifre nella offerta, e questa dovrà pure indicare le Stazioni di consegna a forma dell' articolo 6.° del Capitolato.

Firenze, 8 Novembre 1882.

LA DIREZIONE GENERALE.

SOCIETÀ GENERALE

DI CREDITO MOBILIARE ITALIANO

Torino, via Ospedale, N. 24

La Società s' incarica della custodia dei titoli e valori, che le vengono consegnati in deposito, mediante il compenso di L. 1.25 per mille sino a lire *diecimila*, e di L. 1 per mille al di sopra di tale somma, e per ogni sei mesi, sul loro valore nominale; e si incarica gratuitamente dello incasso dei *coupons* sugli stessi titoli.

Apre conti correnti di depositi, corrispondendo, a datare dal 16 corrente, *l'interesse annuo del* 3 1[2 0[0.

Il depositante può disporre di:

L. 8,000 a vista per ogni giorno:

L. 12,000 con un preavviso di 3 giorni;

L. 24,000 con un preavviso di 5 giorni;

Riceve pure somme in deposito a termine fisso, ed a condizioni da convenire colla Direzione.

Si incarica del pagamento delle imposte dei proprii correntisti, secondo l'incarico che ne riceve.

Torino, 14 ottobre 1882.

LA DIREZIONE.

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

L' Amministrazione delle Strade Ferrate Romane volendo procedere all' acquisto di Chilogrammi 30,000 Olio di Oliva occorrente pel Magazzino di Foligno, apre una gara a schede segrete per coloro che credessero concorrere a tale fornitura, da effettuarsi a norma del relativo Capitolato, in data 5 Novembre 1882, il quale è visibile presso la Direzione Generale in Firenze, Piazza dell' Unità Italiana N. 7, e nelle Stazioni di *Firenze*, *Livorno*, *Siena*, *Foligno*, *Napoli*, *Roma*, *Terni* e *Ancona*.

Le offerte dovranno pervenire con lettera d' accompagnamento, alla Direzione Generale suddetta, non più tardi delle ore 12 meridiane del dì 28 Novembre corrente. Sulla busta contenente l' offerta dovrà esservi l' indicazione:

Offerta per la fornitura d' Olio d' Oliva.

L'apertura delle offerte sarà fatta dal Comitato di Sorveglianza della Amministrazione, il quale si riserva di scegliere quella o quelle che gli sembreranno migliori ed anche di non accettarne veruna, qualora non le giudichi convenienti.

Non sarà tenuto conto delle offerte indicanti condizioni diverse da quelle stabilite nel relativo Capitolato.

Ogni concorrente, nell'atto della presentazione dell'offerta, dovrà fare nella Cassa dell'Amministrazione un deposito di L. 15 di rendita del Consolidato Italiano per ogni 10,000 chilogrammi d'Olio pei quali intende concorrere.

Il prezzo dell'Olio dovrà essere scritto in tutte lettere e in cifre nella offerta, e questa dovrà pure indicare le Stazioni delle Ferrovie Romane dalle quali si domanda di spedire l'Olio a forma dell'articolo 3.° del Capitolato.

Firenze, 9 Novembre 1882.

LA DIREZIONE GENERALE.

TORINO, 1882
Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate.*

G. Pastori Dirett. propr. respons.

ANNO XV. Mercoledì 22 novembre 1882. N. 47.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO.

LE STRADE FERRATE ITALIANE
nel 1881

Come abbiamo promesso nel numero precedente, e come abbiamo fatto negli anni scorsi (*), ci accinghiamo assai di buon grado alla particolareggiata rassegna della *Relazione statistica sulle costruzioni e sull'esercizio delle Strade ferrate italiane per l'anno* 1881, testè pubblicata a cura dell'on. comm. P. Valsecchi, Direttore generale delle Strade ferrate presso il Ministero dei lavori pubblici.

È un grosso volume in 4°, di oltre 500 pagine fra testo e tabelle allegate, nitidamente stampato in Roma dagli eredi Botta, e corredato da una bella carta topografica delle Ferrovie italiane al 1° ottobre 1882, eseguita dallo Stabilimento litografico dei fratelli Pozzo di Torino, editori dell'*Indicatore Ufficiale delle Strade ferrate.*

La Relazione è indirizzata a S. E. il Ministro dei lavori pubblici, comm. Alfredo Baccarini, con una breve lettera in cui è detto che, come nel 1880, per la speciale sua importanza, la *Costruzione delle nuove linee di completamento della rete ferroviaria del Regno* in esecuzione della legge 29 luglio 1879 è trattata separatamente dalle *Costruzioni ferroviarie a cura dello Stato* in esecuzione di leggi precedenti; ed alla parte che tratta delle *Concessioni di ferrovie all'industria privata* fa seguito apposita Appendice sulle *Tramvie.*

L'ultima parte della Relazione tratta dell'*Esercizio delle Strade ferrate italiane*, ed in questa si è essenzialmente procurato di migliorare la forma e di dare più completa la seria dei quadri statistici.

(*) V. *Monitore*, N. 44 e seg. del 1881.

Alle suddette quattro parti della Relazione per l'anno 1881, sono poi aggiunti, come fu fatto in quella per l'anno 1880, alcuni cenni puramente sommarii intorno a quanto di più interessante si è compiuto nel 1° semestre del corrente anno, in riserva della particolareggiata trattazione nella futura Relazione pel 1882. —

Prendendo ora in esame la prima parte della Relazione, che tratta delle *Costruzioni ferroviarie per conto diretto dello Stato*, già autorizzate da leggi speciali anteriori a quella del 29 luglio 1879, rilevasi che sul complessivo sviluppo di tali linee, cioè:

Calabro-Sicule	Chil.	1,334
Asciano-Grosseto, Ligure, Savona-Bra e Cairo-Acqui	»	501
Totale	Chil.	1,835
trovansi in esercizio	»	1,828
e rimangono quindi a compiersi	Chil.	7

che fanno parte della linea di Vallelunga in Sicilia, nel tratto in cui è compresa la grande galleria di Marianopoli, di cui si parlerà in appresso.

1. Rispetto alle *Ferrovie Calabro-Sicule del 1° periodo*, si nota che, dopo la transazione 17 agosto 1877 coll'Impresa Vitali, Charles, Picard e C., non rimaneva a questa che di provvedere alla liquidazione delle questioni coi proprietarii espropriati o danneggiati, a garanzia dei quali era affetto un capitale di L. 500,000, da svincolarsi a misura che fosse giustificata la tacitazione dei proprietarii medesimi. Parecchie di tali operazioni ebbero luogo nel 1879, per cui quel capitale in deposito si ridusse a poco più della metà; ma nel 1880 e 1881 siffatte pratiche non procedettero oltre, anche per divergenze insorte fra Governo ed Impresa. Si stanno però facendo studii per un temperamento, allo scopo di assicurare la definitiva soluzione.

Quanto ai lavori di compimento che, dopo la detta transazione, rimasero a farsi sulle linee in questione, essi si dividono in tre categorie, cioè: *a*) di quelli ai quali provvede direttamente l'Amministrazione con appositi appalti; *b*) di quelli, di minor conto, che si eseguiscono dalla Società delle Ferrovie Meridionali; *c*) e di quelli che si eseguiscono dalla Società stessa in conto di manutenzione straordinaria.

L'ammontare dei detti lavori compiuti a tutto il 1881 e distinti in tre separati quadri *A*, *B* e *C*, si riassume come segue:

	IMPORTO DEI LAVORI DELLE CATEGORIE			TOTALE
	A	B	C	
Rete Calabrese .	5,550,710.33	988,990.80	7,418,374.75	13,958,075.88
Rete Sicula . . .	»	2,963,064.19	10,013,789.41	12,976,853.60
Totali . . .	5,550,710.33	3,952,054.99	17,432,164.16	26,934,929.48

2. Riguardo alle *Ferrovie del* 2° *e* 3° *periodo*, si accennano partitamente i lavori eseguiti, durante il 1881, sulla rete di Calabria e su quella di Sicilia; ed in particolare quelli sulla linea, che ha per oggetto principale di congiungere Palermo colla Messina-Catania, e che, staccandosi dalla Palermo-Girgenti alla Stazione di Roccapalumba, e seguendo le valli con diversi corsi d'acqua ed attraversando i colli di Magazzinazzo e di Marianopoli in galleria, raggiunge la Catania Licata alla Stazione di Santa Caterina presso Xirbi.

Su questa linea trovasi l'unico tratto delle ferrovie Calabro-Sicule che non è peranco aperto all'esercizio, mentre tutto il rimanente della linea lo fu nel corso dell'anno 1881; però col trasbordo dalla Stazione di Marianopoli alla fermata provvisoria di Mimiani, a cui fa capo un binario provvisorio diramantesi dalla linea per la lunghezza di m. 496. Non compreso questo binario, le due tratte aperte all'esercizio sono della lunghezza di metri 48,924.83; dei restanti m. 7,480.56, la maggior parte è rappresentata dalla galleria di Marianopoli.

Di questa galleria, lunga m. 6,276, oltre le tratte artificiali della lunghezza complessiva di m. 206, furono scavati, durante il 1881, m. 2,281 in grande sezione, per cui al 1° del 1882 rimanevano da scavare m. 3,505, pure in grande sezione. Gli attacchi continuarono da sei punti, cioè dai due imbocchi e da 4 pozzi; e, tenuto conto anche del lavoro eseguito nell'anno corrente, si ritiene che la galleria potrebbe e dovrebbe essere ultimata al più tardi nel 2° semestre del 1884.

La galleria del Magazzinazzo, della lunghezza di metri 2,238, comprese le tratte artificiali, fu già compiuta pel 1° luglio 1881, colla spesa complessiva di L. 3,050,000.

Sebbene le linee di Vallelunga e delle Caldare sieno considerate come distinte dal rimanente delle ferrovie Calabro-Sicule, pure, per la stretta loro connessione, torna opportuno considerarle congiuntamente nei seguenti dati statistici riassuntivi. —

3. Come risulta dalla Relazione pel 1880, era stata autorizzata a tutto il 1880, per le suddette ferrovie, la spesa complessiva di . . . . L. 249,502,610.—
a cui aggiungendo quella autorizzata pel 1881 in . . . . » 15,900,000.—

Si ha la somma totale autorizzata a tutto il 1881 di . . . . L. 265,402,610.—

Le spese sostenute a tutto il 1880 ascesero a . . . L. 249,010,116.24
e quelle del 1881 a » 16,362,100.96

Totale delle spese a tutto il 1881 . » 265,372,217.20

Rimaneva quindi sulle somme stanziate un avanzo di . . . . L. 30,392.80

Nella Relazione del 1879, la somma totale prevista per le ferrovie in discorso era di . . . . L. 274,000,000
delle quali essendo state autorizzate a tutto il 1881 . . . . » 265,402,610

Restavano da autorizzare pegli anni successivi . . . . L. 8,597,390

Però da un prospetto riassuntivo, dal 1870-71 al 1881, dei lavori e provviste propriamente dette per le ferrovie Calabro-Sicule (non compreso quanto riguarda il materiale mobile, il telegrafo e le spese di amministrazione), si ricavano le cifre seguenti:

Espropriazioni . . . . L. 5,080,622.53
Movimenti di terra . . . . » 36,699,632.72
Opere d'arte e di consolidamento . . » 90,174,782.34
Gallerie . . . . » 59,350,833.97
Stazioni e case di guardia . . . . . » 10,207,847.59
Armamento . . . . » 25,131,601.36
Lavori diversi, imprevisti ed approvvigionamenti. . . . . » 25,229,583.78

Totale L. 251,874,904.29

Spese per lavori e provviste non comprese negli appalti dei tronchi . . » 4,660,782.89

Totale importo lordo dei lavori eseguiti L. 256,535,687.18
Ribassi d'asta . . . . » 26.109,683.20

Residuo importo netto dei lavori eseg. L. 230,426,003.98

4. Il numero totale delle giornate d'operaj impiegati nei lavori dal 1870 al 1881 risulta di 37,176,033, di cui 1,408,681 durante l'ultimo anno; e durante l'anno stesso, ad ogni giornata di operaio ha corrisposto in media un lavoro del costo di L. 6.80, tutto compreso; mentre la media generale del costo del lavoro per giornata, nel dodicennio 1870-1881, fu di L. 6.20.

L'importo del materiale mobile provvisto, ovvero ordinato a tutto il 1881, risulta di . . . L. 16,328,162.32
cioè per 98 locomotive, 326 vetture, 1386 carri, e 500 freni.

A cui aggiungendo per trasporti, dazii, ecc. . . . . » 1,071,837.68

L'importo totale del materiale, in conto di prima dotazione, ordinato a tutto il 1881, ascende a . . . . » 17,400,000.—

Durante il 1881, le spese fatte per le linee telegrafiche ammontarono a L. 12,411.99, e nel dodicennio 1870-81

a L. 351,629.90. Siccome lo sviluppo totale dei tronchi aperti all'esercizio a tutto l'anno predetto fu di chil. 687, così il costo degl'impianti pel telegrafo per ogni chilometro di ferrovia corrisponde a L. 512 in cifra rotonda.

L'ammontare delle spese d'amministrazione per le Ferrovie Calabro-Sicule ascese nel 1881 a L. 1,090,546.36, di cui L. 1,020,195.76 per spese locali, e L. 70,350.60 per spese generali; e nel dodicennio a L. 15,764,847.42, di cui L. 14,876,955,81 per spese locali, e L. 887,891.61 per spese generali. —

Dai quadri allegati risulta l'ammontare dei lavori di costruzione e delle provviste eseguiti a tutto il 1881:

Per le linee del 1° periodo . . . . L.	26,931,929.48
Per le linee del 2° e 3° periodo . . »	245,136,061.13
Totale L.	272,070,990.61

Dividendo per quest'ultimo totale il precedente sulle spese di amministrazione, si ha che queste ammontarono al 5.80 per 0[0] circa del costo complessivo dei lavori. —

Riassumendo quanto sopra intorno alle spese per le ferrovie del secondo e terzo periodo a tutto il 1881, si ha:

1. Importo, netto da ribassi d'asta, dei lavori e delle provviste . . . . L.	230,426,003.98
2. Somme certificate pel materiale mobile »	14,358,497.25
3. Idem per le linee telegrafiche . . »	351,629.90
4. Spese d'amministrazione . . . . »	15,764,847.42
Totale L.	260,900,908.55
Dedotte le trattenute di garanzia per appalti non ancora liquidati . . . »	3.785,452.02
Differenza pari alle somme certificate a tutto il 1881 . . . . L.	257,115,456.53
Somme ammesse a pagamento a tutto il 1881 (*) . . . . »	255,061,708.23
Rimasero a pagarsi L.	2,053,748.30

5. Sulla *Ferrovia Asciano-Grosseto*, già da più anni compiuta ed aperta all'esercizio, non c'è più nulla da dire.

6. Sulla *Ferrovia Ligure*, della lunghezza complessiva di 268 chil., cioè chil. 121 da Genova a Massa (linea di Levante), 144 da Genova al Confine francese (linea di Ponente), e 3 per la traversata di Genova, i lavori che si vanno tuttora eseguendo, riguardano opere di consolidamento e finimento, a cura dell'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia.

Nel corso del 1881, furono ultimati tutti quelli relativi alla linea di Levante, ch'erano rimasti da eseguire dall'anno precedente; nonchè i lavori di ristauro alla galleria del Rospo, il binario all'Arsenale marittimo della Spezia, ed il fabbricato passeggeri e condotta d'acqua alla Stazione di Camogli.

Sulla linea di Ponente erano tuttora in corso, alla fine del 1881, i lavori relativi al fabbricato viaggiatori nella Stazione di Savona, all'ampliamento della Stazione di Finalmarina, ai fabbricati passeggieri nelle Stazioni di Bordighera e San Remo, ed ai fabbricati per la Stazione internazionale di Ventimiglia.

(*) In questa somma non figurano L. 10,310,568.90, pagate per opere straordinarie eseguite sulle linee eser izio.

7. Nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici per l'anno 1881, la somma stanziata pei lavori alle dette linee ascendeva a

. . . . L.	1,134,662.48
e si aveva sui fondi del 1880 un residuo di »	2,828,476.17
per cui la somma disponibile nel 1881 risultava di . . . . L.	3,963,138.65
L'ammontare dei pagamenti effettivamente eseguiti nel detto anno fu di . . »	2.127,824.89
E quindi alla fine del 1881 si aveva il residuo di . . . . L.	1,835,313.76
il quale, sommato colla competenza stanziata nel bilancio pel 1882 in . . . . »	2,000,000.—
porta la somma disponibile nel corr. anno a . . . . L.	3,835.313.76

La differenza in meno tra le spese sostenute ed i fondi disponibili nel 1881 dipende, come nel 1880, dai pagamenti tenuti in sospeso per opposizioni di terzi, o per liti in corso con imprenditori.

Riassumendo poi le cifre relative ai lavori per le suddette linee, contabilizzati durante il periodo della gestione governativa dal 1° gennaio 1867 a tutto il 1881, si ha

la somma totale di . . . . L.	90,208,586.37
(di cui L. 47,684,579.35 per la linea di Levante, e L. 42,521,007.02 per la linea di Ponente).	
Se a questo importo si aggiunge quello dei lavori eseguiti prima del 1867 dalla Società concessionaria (Credito Mobiliare italiano) in . . . . »	80,381.966.73
Si ha l'ammontare dei lavori contabilizzati dal principio a tutto il 1881 in L.	170,590,553.10

Le spese d'amministrazione dal 1867 al 1881, distinte anno per anno, ascendono in complesso a L. 90,550,912.45; e quindi stanno in ragione dell'8.66 circa per cento sull'importo dei lavori e delle spese inerenti contabilizzato pel detto periodo di tempo.

8. Rispetto alle ferrovie *Savona-Bra* e *Cairo-Acqui*, trovasi riferito l'esito finale, già conosciuto, della lunga lite coll'Impresa Guastalla, a favore della quale la Corte d'appello di Parma ammise pienamente la perizia Peyron, Parodi e Borella. L'Amministrazione ricorse in Cassazione; ma frattanto conchiudeva coll'Impresa stessa un compromesso pel pagamento di L. 600,000, dietro sospensione d'ogni atto attinente all'esecuzione della sentenza stessa.

(*Continua*).

LA FERROVIA NOVARA-PINO

Il 18 corr. aveva luogo l'annunciata solenne inaugurazione della linea Novara-Pino.

Alle ore 8 antim. giungevano a Novara i treni di Milano e Torino, che portavano gli ospiti, e poco dopo giungeva quello proveniente da Genova, col ministro Baccarini, colle Autorità e rappresentanze ufficiali.

Dopo una breve sosta a Novara, ove il Municipio aveva fatto preparare apposito *buffet* per rifocillare gl' invitati, il convoglio inaugurale, composto di due locomotive e di 22 vagoni, con circa 600 persone, partiva per Sesto Calende, seguìto poscia da altro treno col rimanente degl' invitati.

Lungo la linea si fecero al convoglio le più festose accoglienze: tutte le Stazioni erano imbandierate, e gli spari dei mortaretti si alternavano colle armonie delle varie bande musicali.

Il convoglio si fermava alcuni minuti ad Oleggio, a Sesto Calende, a Laveno, Luvino e Pino; e giunto al confine italo-svizzero sul ponte della Dirinella, aveva luogo la cerimonia della solenne inaugurazione.

Sul ponte era stato eretto una specie d' arco trionfale, con pennoni e colla data in fronte: 18 NOVEMBRE 1882.

Il passaggio era traversato da un nastro coi colori delle tre nazioni, svizzera, germanica, italiana, al di là del quale trovavansi i rappresentanti e gl'invitati della Svizzera.

Tagliato il nastro, in segno della infranta barriera, tra gli applausi e gli evviva degli astanti, le Autorità d' ambo i lati si abbracciarono, felicitandosi scambievolmente.

Indi, risaliti tutti nel convoglio inaugurale, ritornarono a Luvino, ove li attendeva, nell' ampio locale eretto per la Dogana internazionale, elegantemente addobbato con bandiere e trofei, uno splendido *lunch*, preparato dal solerte comm. Cirio per 800 coperti.

Alla tavola d'onore sedeva nel centro il ministro Baccarini, con alla destra il sig. Ruchonnet, vice-presidente della Repubblica svizzera, ed a sinistra il sig. D'Erenthal, consigliere della Legazione germanica a Roma. Venivano poscia i senatori Verga, Saracco, Cremona, Zoppi, Benintendi, Morini, Ranco, Canonico e Carcano; i deputati Valsecchi, Boselli, Compans, Lucca, Bianchi, Nervo, Del Vecchio, Del Giudice, ed altri; il conte Sambuy, rappresentante di Torino, il barone Podestà ff. di Sindaco di Genova, il sig. Conelli ff. di Sindaco di Novara, il sig. Tacconi Sindaco di Bologna; i rappresentanti dell' Amministrazione delle Ferrovie dell' Alta Italia, cioè il presidente Blumenthal, e vice-presidente comm. Benazzo, il Direttore dell' esercizio comm. Massa, il vice-direttore comm. Ratti, ed altri funzionarii.

Vi assistevano pure altre rappresentanze, tra cui quella numerosissima della stampa; e non mancavano le gentili signore, tra cui la figlia del ministro Baccarini.

Alla fine del *lunch*, sorse il Ministro, che ricordò l' inaugurazione della Galleria del Gottardo, ed accennò all' avvenire delle nuove comunicazioni internazionali, create colla linea allora inaugurata. Lodò quindi l' opera del direttore dei lavori e dei suoi valenti esecutori, dagl' ingegneri agli operaj, che diedero splendido esempio di quanto possa il volere congiunto al sapere. Invitò quindi tutti a dare il saluto d' onore al comm. Giambastiani.

Interprete poi dei sentimenti del Re e del Governo, diede il benvenuto agl' illustri ospiti stranieri, bevendo all' Imperatore di Germania ed al Presidente della Repubblica svizzera. — Le parole del Ministro furono accolte coi più vivi applausi.

Sorse a rispondergli brevemente il rappresentante germanico, bevendo al Re d' Italia; e quindi il rappresentante svizzero, ricordando, tra grandi applausi, Sommeiller, Grattoni e Grandis, che perfezionarono la scienza e l' arte del traforo delle montagne.

Parlarono poscia i rappresentanti dei Municipii di Novara, Torino e Genova, e finalmente il comm. Giambastiani ringraziava il Ministro e tutti gli astanti, affermando che egli ed i suoi compagni avevano fatto il proprio dovere, tenendo sempre per guida la bandiera dell' Italia ed il glorioso motto di Casa Savoja: « Sempre avanti ». Queste parole vennero fragorosamente applaudite, e con esse si levò il banchetto.

Il convoglio ripartiva quindi per Novara e Genova, ov'era atteso dalla città esultante, che aveva apparecchiate altre splendide feste agl'illustri ospiti italiani, svizzeri e tedeschi. Sennonchè l'on. Ministro, ricevuto un telegramma che gli annunciava imminente una grave sciagura domestica, doveva interrompere il suo viaggio, e recarsi a Russi, presso Ravenna, ove giunse, pur troppo, senza poter rivedere la madre perduta.

Le feste di Genova riescirono poi splendissime, coll' intervento del principe Amedeo, rappresentante del Re.

Della descrizione della nuova linea inaugurata e delle grandiose opere d' arte in essa compiute, crediamo inutile occuparci partitamente, avendone già più volte e diffusamente parlato il nostro giornale, tenendo dietro allo sviluppo di un lavoro di tanta importanza.

Solo ricorderemo, in via riassuntiva, che la linea Novara-Pino, fra l'asse del fabbricato passeggeri della Stazione di Oleggio e la mezzeria del Rio Dirinella, corso d'acqua oltre l'abitato di Pino che forma la linea di confine tra i territorii italiano e svizzero, misura l'estesa di m. 65,570.96, costituita da m. 47,076.27 di linea retta, e da m. 18,494.69 di tratto in curve, con raggi da m. 400 a 2.000.

Le livellette sono mitissime, non raggiungendo l' 8 per 0|00. La lunghezza orizzontale è di m. 20,150.02, ed i rimanenti m. 45,420 94 hanno pendenze limitate da 0.875 a 7.75 p. 0|00.

Vi si contano 18 gallerie, dello sviluppo complessivo di m. 13,539.10, e vi sono costruiti 262 manufatti di luci diverse.

Per la costruzione, la intera linea fu ripartita in 11 tronchi e deliberata ad 11 Imprese, tra cui l'Impresa Industriale di Napoli, che, oltre al gran parte sul Ticino, assunse anche la fornitura delle travate metalliche di tutta la linea. Una 12ª Impresa provvide i materiali d'armamento e meccanismi relativi. Tutte queste Imprese hanno adempiuto lodevolmente il loro còmpito, e meritano il maggiore encomio per la solerzia con cui eseguirono i lavori in un tempo assai limitato.

La linea Novara-Pino, inscritta nella 1ª delle categorie stabilite dalla legge sul completamento della rete ferroviaria del Regno, fu studiata e costruita tutta a spese dello Stato. L'esecuzione degli studii fu affidata dal Ministero all'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, la quale li fece eseguire, sotto la dirigenza dell'Ing. Capo Direttore Comm. Giambastiani, con personale proprio, accresciuto da personale straordinario; e ciò contemporaneamente agli studii di un'altra linea di 3ª categoria, da Gallarate a Laveno che collega Milano alla linea Oleggio-Confine.

Il suddetto personale, sempre diretto dal comm. Giambastiani, compilò i progetti e condusse le opere di ambedue le linee, una delle quali si apre ora all' esercizio, e l'altra è tuttora in costruzione.

Questo personale ha pienamente corrisposto alla generale aspettazione, tanto per la sua capacità tecnica, quanto

per le indefesse cure e fatiche; e noi non sapremmo come meglio encomiarlo, che unendoci agli elogi espressi dall'egregio loro Capo nel suo brindisi al banchetto.

La linea Novara-Pino, a termini delle Covenzioni di Berna 15 ottobre 1869 e 12 marzo 1878, ed in seguito alla legge 29 luglio 1879 per la costruzione delle linee di completamento della rete ferroviaria del Regno, venne condotta a termine col più rapido andamento possibile, compresi gli studii numerosi ed importanti per gare di tracciati diversi, e dopo la scelta approvata nei primi mesi del 1881; ed ora è un fatto compiuto, che realizza le stipulazioni internazionali e le disposizioni della suddetta legge. —

A questi cenni sommarii crediamo pure dover aggiungere i seguenti circa la Stazione internazionale di Luvino, che, insieme colla galleria di Laveno e col ponte metallico di Sesto-Calende, è una delle opere più importanti di questa ferrovia.

Infatti, sono 19 i fabbricati che compongono la Stazione internazionale, e che, per la loro ampiezza ed entità, vi danno quasi l'aspetto di un popoloso paese, e meritano d'esser qui indicati:

1. Fabbricato passeggieri con tettoia in ferro, della lunghezza di m. 157.92, largo m. 26 30;

2 e 3. Cessi laterali al Fabbricato passeggeri verso Sud e Nord;

4. Magazzeno doganale per merci di transito a P. V., lungo m. 110, italiano;

5. Magazzeno doganale per merci di transito a P. V., lungo m. 110, svizzero;

6. Magazzeno per merci di transito a G. V.;

7. Magazzeno per merci a G. e P. V. per servizio locale;

8. Magazzeno per materie infiammabili;

9. Rimessa semicircolare per n. 9 locomotive — servizio italiano;

10. Rimessa rettangolare per n. 4 locomotive — servizio svizzero;

11. Rimessa carrozze;

12. Tettoia per riparazione carri;

13. Stalla per animali infetti;

14. Rifornitore;

15. Caserma per il personale della Manutenzione;

16. Locale per guardia notturna;

17, 18 e 19. Cessi isolati per uso del personale di servizio della Stazione.

Basta questa enumerazione per avere un adeguato concetto della importanza e della entità di questo lavoro e delle ampie dimensioni assegnate a questa Stazione, nella quale devono compiersi tutte le pratiche di trasporto e di transito occorrenti al servizio internazionale.

Si aggiunge, a completare le indicazioni, che la Stazione ha 14 binarii di servizio in corrispondenza al Fabbricato passeggieri, i quali in tutto il piazzale ferroviario hanno uno sviluppo complessivo di m. 13,000, con n. 46 scambii e n. 40 piattaforme.

Sono cifre che da sole bastano a significare la eccezionale importanza di questa Stazione.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Per far luogo ad alcuni lavori di finimento sulla linea Novara-Pino, l'apertura all'esercizio, che doveva effettuarsi oggi (22), viene ritardata di qualche giorno, probabilmente fin oltre il 30 corrente.

Frattanto la Direzione dell'Esercizio ha pubblicato apposito Avviso, indicante alcune modificazioni provvisorie al nuovo Orario generale delle Strade ferrate, ch' entra oggi in vigore.

><

Ci scrivono da Campobasso che i lavori della ferrovia da Termoli a quella città continuano ad essere condotti con la usata energia.

L'armamento della linea è già posato per più di 7 chilometri dalla Stazione definitiva di Larino, ciò che facilita assai il trasporto dei materiali per le numerose ed importanti opere d'arte verso Casacalenda e Campobasso.

Però la maggiore attività si spiega nel tronco da Larino a Casacalenda, della lunghezza di oltre 12 chilometri, avendosi intenzione di aprirlo al pubblico esercizio prima dello scadere del corrente anno.

Si spingono poi con forza anche i lavori del tronco successivo Casacalenda-Campobasso, ed è a ritenersi che anche il compimento di esso non si farà troppo a lungo aspettare.

><

Veniamo informati che la nuova linea da Pinerolo a Torre Pellice è completamente armata, e che a compierla in ogni sua parte non manca che lo spandimento del 2.o strato di massicciata fra le Stazioni di Torre Pellice e Bricherasio. Compiuto questo spandimento, la linea potrà essere aperta subito all'esercizio.

><

Da una distinta gentilmente comunicataci sugli attentati commessi contro la sicurezza dell'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia durante il 3° trimestre del corrente anno, rileviamo ch'essi sommarono a 22, cioè 7 nel mese di luglio, 6 in agosto, e 9 in settembre.

Per la maggior parte consistettero in sassi lanciati contro i treni in marcia, e gli altri in ostacoli posti sui binarii; e se le conseguenze si limitarono, per la maggior parte, alla rottura di alcuni vetri, non mancarono però le ferite di un conduttore, di un agente ferroviario e di due viaggiatori.

><

Ci scrivono da Benevento che in sullo scorcio di ottobre p. p., un'apposita Commissione tecnica, composta dell'Ingegnere-Capo del Genio civile di Benevento e di un rappresentante del R. Commissariato per l'esercizio delle ferrovie Meridionali, in concorso dei rappresentanti della Società costruttrice, procedette, per incarico del Ministero dei lavori pubblici, alla visita di ricognizione del tronco della ferrovia Benevento-Campobasso, compreso fra la Stazione di Vinchiaturo e quella di Baranello.

La Commissione ha riconosciuto che i lavori della linea si troverebbero in condizioni da permetterne l'apertura all'esercizio; ma dall'attento esame fatto nello interno della galleria di Colle Porcina, la Com-

missione stessa ha dovuto persuadersi della necessità di far procedere alla ricostruzione di parte del rivestimento in muratura della detta galleria nei punti in cui presenta delle gravi deformazioni, causate dalla pressione dei terreni argillosi attraversati.

L' esecuzione degli accennati rifacimenti richiederà oltre un mese e mezzo di tempo, epperò si dovrà rimandare al prossimo gennaio l' apertura del tronco Vinchiaturo-Baranello.

><

L' Amministrazione delle Strade ferrate Romane, affine di soddisfare alle ripetute istanze di molti commercianti di Civitavecchia, ha fatto compilare un progetto per l' ampliamento dei magazzini-merci in quella Stazione, e lo ha testè sottoposto all' approvazione del Ministero dei lavori pubblici.

Secondo il progetto presentato, verrebbe aggiunto al magazzino attuale delle merci quello ora occupato dal carbone, il quale verrebbe trasportato dall' altro lato del piazzale.

La spesa presunta per l' ampliamento di cui sopra rileva a L. 27,700, e venne già ammessa dal detto Consiglio di amministrazione.

><

Sappiamo che nel contratto stipulato dall' Amministrazione delle predette Ferrovie colla Società Anglo-romana per la illuminazione del piazzale della Stazione di Roma è pattuito che la illuminazione elettrica sarà fatta a titolo di esperimento per la durata di un anno, impiegando nella medesima N. 12 lampade elettriche dette *Soleil* e N. 16 lampade differenziali *Siemens*, per poter alla fine dello esperimento giudicare con piena cognizione della convenienza di adottare definitivamente le une piuttosto che le altre.

Ci risulta poi che l' Amministrazione ferroviaria si è riservato il diritto, trascorso l'anno di esperimento, di abbandonare completamente il sistema d' illuminazione elettrica, per adottare qualsiasi altro che ritenesse di sua convenienza.

Dagli studii fatti circa l' applicazione della luce elettrica all' illuminazione del piazzale della Stazione di Roma, sarebbe risultato che la spesa d' impianto starebbe nel limite di L. 100,000, mentre poi quella annuale sarebbe al disotto delle L. 50,000.

L' impianto invece della illuminazione a gaz non richiederebbe meno di L. 130.000, e la spesa annuale sarebbe superiore alle L. 100,000.

><

Siamo informati che il 14 del prossimo dicembre si riuniranno in conferenza a Roma i rappresentanti delle varie Amministrazioni ferroviarie, sotto la presidenza del comm. F. Biglia, per trattare delle questioni riflettenti la trazione ed il materiale mobile.

Alla detta conferenza terranno dietro quelle riguardanti il servizio della manutenzione, e queste avranno luogo in Firenze nel mese di gennaio.

><

Dall' Ufficio del Genio civile di Teramo è stato completato e sottoposto alla superiore approvazione il progetto di appalto dei fabbricati per la Stazione di Teramo, situata sul 4° tronco della ferrovia da Teramo a Giulianova,

I detti fabbricati consistono in: 1 fabbricato pei viaggiatori, 1 rimessa per locomotive, 1 rimessa carrozze, 1 rifornitore, 1 fabbricato pei cessi, 1 piano caricatore con magazzeno-merci, 1 magazzeno pel carbone ed una garetta in muratura.

La spesa preventivata pei detti fabbricati, ammonta complessivamente a L. 318,000, delle quali per opere da appaltare L. 290,000, ed il rimanente a disposizione delll' Amministrazione per lavori imprevisti.

><

Il Governo Rumeno ha aperto un concorso per la costruzione di due ponti: uno sul Danubio di fronte alla Stazione di Cernavoda, e l' altro sulla Borcea di fronte a Fetesci. Il detto Governo farà eseguire per proprio conto i lavori preparatorii, come gli scandahli del fiume, i rilievi delle sponde, la determinazione delle correnti, ecc., e li pubblicherà con apposito programma, contenente tutte le indicazioni necessarie per servire agli ingegneri che intendano prender parte al concorso pei relativi progetti.

><

L'Amministrazione dell'Alta Italia ha approvato i *fabbisogni* per l'acquisto di 800 traversoni di quercia rovere e di 6 cilindri da locomotive, e per la provvista di 43,500 chilogrammi di acciaio Martin-Siemens in masselli.

Ha poi approvato i seguenti preventivi di spesa: per le riparazioni al ponte di Borgoforte, lungo la linea Modena-Mantova; per l'aggiunta di binarii e piattaforme nella Stazione di Cassano; per l'espurgo di cunette lungo la linea Milano-Monza; pel raddoppiamento di binario nel tronco compreso fra San Martino e Vicenza; per l'acquisto di sacchi da sterro da servire a difesa dei manufatti e dell'argine stradale sulla linea Padova-Pontelagoscuro; per lavori ai magazzeni merci delle Stazioni della linea Cremona-Mantova; per la sostituzione di piattaforma nella Stazione di Saluzzo; per l'impianto di una Stazione d'incrociamento sulla linea della Porretta; e per l'impianto di siepi lungo il tronco della ferrovia ligure di levante fra Genova e Sestri.

><

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 13 al 18 corr.

Furono, fra gli altri, approvati:

Un progetto di ferrovia economica dalla Stazione di Artena Valmontone, sulla linea Roma-Napoli, a quella dei Bagni di Tivoli, sulla linea Roma-Sulmona;

Un progetto per l'aggiunta di un binario e di una tettoia allo Scalo-merci nella Stazione di Casale, lungo la ferrovia Alessandria-Vercelli;

Un progetto pel rialzamento di livelletta al ponte metallico sul torrente Mili nel chil. 9 della ferrovia Messina-Siracusa;

Un progetto per la costruzione del tronco della strada provinciale di 1ª serie da Capestrano per Fossa di Penne alla provinciale Chieti-Teramo, compreso tra l'abitato di Ofena ed il confine teramano, in provincia di Aquila;

Un progetto per la ricostruzione degli argini del Guà in Sarego, a stabile chiusura della rotta ivi avvenuta;

Un progetto per la costruzione di sottobanca e riproduzione di opere di verde a rinforzo e difesa del tratto di argine, ristabilito d'urgenza, nella destra di Adige a Volta Casoni, in Comune di Badia Polesine, provincia di Rovigo;

Un progetto per la costruzione di una gettata di scogli in difesa di talune banchine nel porto di Messina;

Ed un progetto pei lavori di restauro occorrenti alla Certosa di Padula, in provincia di Salerno.

Fu poi ritenuto ammissibile in massima un progetto di ferrovia da Stia a Dicomano, in prosecuzione di quella da Arezzo a Stia.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie Romane. — Domenica, all'una pom., in una sala della Camera di commercio di Milano, si tenne l'annunciata adunanza degli azionisti delle Ferrovie Romane.

Veniva eletto presidente il signor Luigi Bertolazzi, membro del Comitato promotore dell'adunanza stessa.

Gl'intervenuti erano circa settanta.

Il presidente diede lettura d'una relazione, compilata a cura del Comitato promotore, la quale, constatati gl'incagli ed i ritardi che s'incontrano nella liquidazione, accennava ai criterii che dovrebbero guidare la Giunta liquidatrice, e propugnava la presentazione di un ordine del giorno alla Commissione medesima, e di una petizione al Governo del Re, e per ultimo di nominare, in seno dall'adunanza stessa, un Comitato di vigilanza.

Aperta la discussione, l'azionista sig. Pozzi, appoggiato dal signor dott. Tamburini e dal signor Botta, propose si fissasse un termine perentorio di tre mesi per dare agli azionisti un resoconto delle pratiche fatte e dello stato della liquidazione.

Tale proposta, contestata dal signor avv. Donati, non fu approvata dall'adunanza, ma invece venne approvato all'unanimità un nuovo articolo da aggiungersi all'ordine del giorno, col quale s'ingiunge al Comitato, nominato dall'adunanza, di esercitare una vigilanza continua sull'andamento della liquidazione, sollecitandone l'esito, facendo pure obbligo al Comitato stesso di convocare nuovamente gli azionisti entro e non più tardi di due mesi, per riferire sul proprio operato e sullo stato della detta liquidazione.

Nell'ordine del giorno votato, che si compone di 5 articoli, si deplora che l'operato della Commissione liquidatrice non abbia sin qui corrisposto alle legittime aspettazioni degli azionisti, s'invita la Commissione a rivolgersi nuovamente e con insistenza al Governo, affinchè non solo ottenga il ripristino in bilancio delle somme rappresentanti l'interesse già accordato dal 1° gennaio al 30 giugno 1882, ma anche continui a retribuire gl'interessi dal 1° luglio 1882 in avanti sulle somme liquide giacenti presso il medesimo, e per quelle che lo diventano semestralmente per la scadenza dei cuponi sulla Rendita. Inoltre domandasi che la Commissione, ove fosse perplessa nel prendere un partito, ricorra alla convocazione dell'assemblea, per sentire il parere degli azionisti e risolvere quindi più convenientemente le eventuali questioni. Viene poi sollecitata la Commissione a che provvegga, colla più scrupolosa diligenza, alla difesa degl'interessi sociali nei giudizii pendenti, come l'importanza e la gravità della situazione esigono.

Data poscia lettura della petizione al Governo del Re, questa non viene adottata, e viene deciso d'incaricare l'eliggendo Comitato di volerla ripresentare alla firma degli azionisti, riformata a seconda delle idee enunciate dai preopinanti.

Procedutosi in fine alla nomina del Comitato di vigilanza, trovandosi l'assemblea discorde sui nomi, viene dato l'incarico di tale nomina ai presidente sig. Bertolazzi, in unione ai signori Luigi Airoldi, Lazzaro Donati e Conti rag. Luigi, con raccomandazione che la nomina sia fatta fra coloro che abbiano volontà di occuparsi e siano interessati nell'affare.

L'adunanza fu sciolta alle ore 3. — Così il *Sole*.

Consiglio delle Strade ferrate. — Con Decreti Reali del 31 ottobre, sono stati nominati membri del Consiglio delle Strade ferrate il generale Carlo Corsi, addetto al Comando del Corpo di Stato-maggiore, ed il comm. Vincenzo Schioppo, ispettore del Genio civile: l'uno in sostituzione del generale Driquet, l'altro in sostituzione del compianto ispettore Imperatori.

Militari nelle Stazioni. — La *Riforma* dice che il Ministero dei lavori pubblici, di concerto con le Amministrazioni esercenti le varie reti ferroviarie del Regno, ha stabilito che la facoltà di circolare nel recinto delle ferrovie può essere consentita ai Carabinieri, ai funzionarii ed agli agenti di P. S. e delle Finanze dello Stato, ma non già alle guardie campestri, municipali e daziarie, che debbono essere fornite di un permesso individuale.

Questa interpretazione ristrettiva all'art. 302 della legge sui lavori pubblici fu suggerita dalla necessità di evitare gli infortunii e di non distrarre il personale ferroviario dalle sue occupazioni.

Ferrovia Lugo-Lavezzola. — L'incanto simultaneo tenutosi il 28 ottobre p. p. essendo riuscito deserto, si addiverrà, alle ore 10 ant. del 28 corrente, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Ravenna simultaneamente, alla second'asta per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Lugo-Lavezzola, compreso fra Lugo e Massalombarda, della lunghezza di m. 6,922 (escluse le espropriazioni stabili, l'armamento ecc.), per la presunta somma di L. 219,000.

I lavori dovranno intraprendersi tosto dopo la regolare consegna, per dare ogni cosa compiuta nel termine di mesi sei.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 10,000, ed in L. 22,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia Ascoli-San Benedetto. — L'incanto simultaneo tenutosi il dì 8 corrente essendo riuscito deserto, si addiverrà, alle ore 10 ant. del 29 stesso mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Ascoli Piceno simultaneamente, alla second'asta per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Ascoli-San Benedetto, compreso fra i chil. 18 e 27 + 900, della lunghezza di m. 9,900 (escluse le espropriazioni stabili, le travate metalliche e l'armamento), per la presunta somma di L. 865,000.

I lavori dovranno essere intrapresi a misura che se ne farà la regolare consegna, ed essere condotti con la necessaria attività perchè l'apertura del tronco all'esercizio possa essere fatta entro mesi 16 dal giorno in cui la consegna avrà avuto principio. I lavori di completamento, di finimento, accessorii, e quelli di manutenzione obbligatoria a carico dell'Impresa, dovranno essere ultimati, in uno con la relativa liquidazione finale ed in istato di collaudo, entro mesi 24 successivi all'apertura del tronco all'esercizio.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 43,300, ed in L. 86,500 quella definitiva, ambedue come sopra.

Ferrovia Teramo-Giulianova. — Alle ore 10 ant. del 2 dicembre p. v., presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Teramo, si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla formazione della massicciata ed alla posizione in opera dell'armamento lungo la ferrovia da Teramo a Giulianova (esclusa la Stazione di Giulianova), per la presunta somma di L. 184,100.

I lavori dovranno intraprendersi tosto dopo ricevuto l'ordine, per dare ogni cosa compiuta nel termine di giorni centocinquanta.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 10,000, ed in L. 18,000 quella definitiva, ambedue come sopra.

— Alle ore 10 ant. dello stesso giorno 2, presso il Ministero e la Prefettura suddetti, si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto della fornitura di numero 30,793 traversine e di m. c. 41.45 di pezzi speciali di legname, occorrenti all'armamento della ferrovia Teramo-Giulianova, per la presunta somma di L. 127,000.

La consegna delle forniture dovrà essere ultimata, parte col 1 febbraio 1883, parte col 1 marzo successivo, nelle quantità e luoghi indicati dal Capitolato speciale.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 6,350, ed in L. 12,700 quella definitiva, ambedue come sopra.

Ferrovia Parma-Brescia-Iseo. — Alle ore 10 ant. dello stesso giorno 2 dicembre, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Parma, si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti all'armamento e inghiaiamento della via e delle Stazioni sul primo tronco della ferrovia Parma-Brescia-Iseo, compreso tra la Stazione di Parma ed il fiume Po, della lunghezza di m. 19,476.22 (esclusa la fornitura del materiale metallico di armamento e dei meccanismi fissi), per la presunta somma di L. 268,020.

I lavori dovranno intraprendersi appena principiata la consegna del materiale metallico, per dare ogni cosa compiuta nel termine di mesi sette.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 14,000, ed in L. 27,000 quella definitiva, ambedue come sopra.

Succursale dei Giovi. — In relazione a quanto accennammo nel precedente numero, il 15 corr. fu stipulato, tra il Ministero dei lavori pubblici e l'ingegnere Ottavi Prospero, dimorante in Roma, il contratto con cui assunse a trattativa privata la costruzione del secondo tronco della Succursale alla linea dei Giovi, col ribasso di L. 0 50 sul prezzo d'asta di L. 14,250,000. Questo tronco ha la lunghezza di m. 9,691, e partendo dalla Stazione di Mignanego, arriva a quella di Ronco-Villavecchia, comprendendo la grande galleria di Ronco lunga m. 8,262.

Trovansi pure a buon punto le trattative per l'appalto del primo tronco, dalla Stazione di Rivarolo a quella di Mignanego, presso Ponterosso, della lunghezza di metri 12,889, e del costo a base d'asta di L. 10,730,000.

Ferrovia direttissima Bologna-Roma. — Si ha da Bologna che nei giorni scorsi radunavasi al Municipio la Commissione esecutiva del Comitato bolognese per promuovere gli studii e la esecuzione di questa nuova linea. In seguito a premure fatte dalla Commissione, il Ministro della guerra, avendo sottoposto allo Stato-maggiore il progetto dell'ing. Zannoni, rispondeva con una lettera importantissima che fu appunto comunicata.

Il parere del Ministro è assai favorevole: trova utile militarmente il tratto Bucine-Rapolano, e di vera importanza militare il tratto San Piero a Sieve-Bologna per valle di Savena, massime se insieme a questo si costruisca il brevissimo allacciamento Borgo San Lorenzo-Pontatessieve. Il Ministro scrive di avere già raccomandato al collega dei lavori pubblici la linea affinchè sia eseguita.

Si comunicarono molte altre adesioni di Municipii e di Società, che sommano già alla sessantina.

Ferrovie del Ticino. — Il giorno 13 corr. è stato stipulato in Pavia, tra il prefetto comm. Booia in rappresentanza di quella Provincia, ed il duca di Bomarzo e l'ing. Radice in rappresentanza della *Società per le ferrovie del Ticino*, l'istrumento di concessione delle seguenti linee di tramvie a vapore: Cassolnovo-Vigevano-Tromello-Garlasco-Pavia, Mortara-Ottobiano-Pieve del Cairo, Ottobiano-Tromello, Garlasco-Sannazzaro, Pavia-S. Angelo-Lodigiano, della lunghezza complessiva di 120 chilometri.

Ferrovie Varesine. — Leggesi nell'*Araldo* del 17 corrente:

Ieri, a rogito del notaio dott. Bonanomi, venne firmato l'atto di concessione definitiva per le Ferrovie Varesine, tra la Provincia, rappresentata dai signori comm. Venini e cav. Resinelli, ed i rappresentanti della Società delle ferrovie complementari e della Società per le ferrovie del Ticino, ambidue residenti a Roma.

Ferrovia da Monza a Besana Brianza. — La *Gazz. Uff.* del 15 corrente avverte che nella Convenzione per la costruzione e l'esercizio della strada ferrata da Monza a Besana Brianza, riferita nel nostro numero precedente, all'art 21, alinea 3ª, ove è detto: « Esso riterrà il cinquanta per cento delle *spese* interne..... », deve invece leggersi: » Esso riterrà il cinquanta per cento delle *tasse* interne..... ».

Ferrovia di Superga. — Nella seduta del 20 corr. del Consiglio comunale di Torino, si diede comunicazione dello stato della pratica, già da noi accennato nel precedente numero.

Non avendo potuto ottenere dal Governo alcun aumento al sussidio di L. 900,000, la Società assuntrice della ferrovie domanda al Municipio di addivenire esso stesso al pagamento del sussidio governativo, non appena la ferrovia sia costrutta; inoltre domanda diversi altri vantaggi, i quali, sottoposti al parere della Giunta, furono giudicati troppo onerosi e quindi inammissibili.

Tuttavia rimandavasi la proposta innanzi al Consiglio.

E questo, con voto unanime, approvò il rigetto della Giunta.

Ferrovia Moretta-Saluzzo. — Domenica, 12 corrente, ebbe luogo in Villafranca Piemonte l'assemblea generale del Consorzio ferroviario.

Sentita la lettura della relazione del presidente circa la gestione del Comitato, l'assemblea approvò il bilancio per l'esercizio 1883; confermò i membri del Comitato scadenti per anzianità, ed al posto del defunto conte Reviglio della Veneria, nominò il conte Vittorio Filippi di Baldissero.

Approvò poi, secondo un ordine del giorno del deputato Buttini, e fece sue le proteste già emesse dal Comitato in ordine all'inattesa vertenza sollevata dal Ministero circa la ferrovia Moretta-Saluzzo, incaricando intanto la Presidenza di far sì che i membri del Parlamento, dei circondarii di Pinerolo e Saluzzo, rinnovino al Ministero le istanze già fattegli dal Comitato, perchè senz'altro ritardo, faccia luogo alla consegna dei lavori di tutta la linea Saluzzo-Moretta-Airasca, e venga pure approvato l'appalto del tronco Moretta-Cavallermaggiore.

Sanzionò infine una deliberazione dei Comitato circa il modo di ottenere risolta la questione del ponte a doppio uso sul Po tra Moretta e Villafranca, ed un'altra relativa alla costruzione di una fermata alla Pieve di Scalenghe.

Tramvie nella provincia di Cuneo. — Scrivono da Cuneo alla *Gazz. del Popolo*:

Il 16 corr. convenivano, nel palazzo municipale, i Sindaci e segretarii dei Comuni di Margarita, Morozzo, Roccadebaldi, Magliano e Carrù, i quali, insieme col Sindaco di Cuneo, conferirono a lungo sulla tramvia in progetto Cuneo-Carrù Stazione.

Fu deliberata la costituzione di un Comitato per aprire pratiche coll'ex-concessionario Berrier-Delaleu, o quale altro si presenti, per la sollecita attuazione di questa rete, che, collegando più strettamente il circondario di Cuneo con quelli di Mondovì e d'Alba, è destinata ad un avviamento economico dei più rimuneratori ed a recare, in special modo a Cuneo, benefizii grandissimi.

Tramvia Vercelli-Fara per Prato-Sesia. — La Prefettura di Novara trasmise al Ministero dei lavori pubblici una domanda di autorizzazione dell'ing. Giuseppe Provasi per la costruzione di una *tramvia* a vapore, che da Vercelli per Fara arrivi a Prato-Sesia.

Secondo il progetto studiato dal predetto ingegnere, nell'interesse della *Società per le ferrovie del Ticino*, la *tramvia* misura chil. 43, dei quali 37 su strade provinciali e comunali, e chil. 6 nell'interno degli abitati.

La nuova linea incontra a Biandrate l'altra *tramvia*, che di là va a Novara e Vigevano, e che la *Società per le ferrovie del Ticino* aprirà all'esercizio il 15 dicembre prossimo.

Sul progetto medesimo si è già pronunciato favorevolmente l'Ufficio del Genio civile di Novara.

Tramvia Biella-Chiavazza. — Il Consiglio comunale di Biella, in sua adunanza del 15 corrente, accolse la domanda della Società generale belga delle Ferrovie economiche per la costruzione di una *tramvia* a vapore nella strada comunale La Marmora, dalla Stazione ferroviaria al ponte di Chiavazza.

Ferrovie dell' Alta Italia. — La Direzione dell'Esercizio ha pubblicato quanto segue:

In coerenza a deliberazione del Consiglio d'amministrazione approvata da Decreto ministeriale, a cominciare dal giorno 20 andante, entreranno in vigore, pel servizio interno e cumulativo italiano sul percorso di queste ferrovie, alcune modificazioni ed aggiunte alla vigente Tariffa interna e relativa Appendice (edizione 1881) pel carico e per la tassazione dei trasporti eseguiti, d'ordine dei mittenti, con vagoni aperti da 12, 14 o 15 tonnellate.

Tali modificazioni furono comprese in uno speciale elenco, il quale trovasi vendibile presso le principali Stazioni della rete al prezzo di cent. 10.

Nulla è modificato per le spedizioni eseguite in servizio internazionale, alle quali si applicheranno le tasse stabilite dalle Tariffe per le merci caricate sui vagoni da 10 tonnellate.

— Si partecipa che, in seguito ad accordi presi colle Ferrovie in corrispondenza, le pelli greggie fresche d'ogni sorta saranno escluse dal trasporto, tanto in servizio diretto, quanto con rispedizione al punto di confine con tutte le Ferrovie estere, qualora non siano insalamojate, salate od incalcinate, e colla condizione di imballaggio prescritta per le spedizioni stesse in servizio interno e cumulativo italiano, come si è pubblicato coll'avviso in data 24 marzo corrente anno.

— In attesa della definitiva approvazione ministeriale del nuovo Regolamento pel trasporto di materie infiammabili, le Amministrazioni ferroviarie, di accordo, hanno disposto che d'ora innanzi le Stazioni abbiano ad accettare le spedizioni di fosforo, sia in servizio interno che cumulativo italiano, anche confezionate nel modo stabilito dall'art. 17 del predetto nuovo Regolamento, il quale stabilisce che « il fosforo non verrà accettato se non riposto in fusti » stagnati e riempiti di acqua, oppure in iscatole di latta » saldate, ripiene di acqua, incalzate con segatura di legno » e rinchiuse in casse cerchiate di ferro.

« Il peso complessivo di ciascuna di queste casse non » potrà eccedere i chilogrammi 90 ».

Tale concessione è però subordinata alla condizione che i mittenti abbiano a rilasciare una dichiarazione, colla quale si tenga sollevata la Ferrovia da qualunque inconveniente potrebbe derivare alla merce per effetto della nuova disposizione.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie francesi — Si ha per telegrafo da Lione, 13, che quel Consiglio municipale approvò un voto per il traforo di un nuovo tunnel, che unisca per ferrovia la Francia e l' Italia.

Ferrovie tedesche. — Nel discorso d'inaugurazione della Dieta prussiana, il 14 corr., l'imperatore Guglielmo disse:

« Il sistema delle ferrovie dello Stato, ormai introdotto nella maggior parte della monarchia, giustifica, con mia soddisfazione, già coi risultati ottenuti, le speranze che si avevano su questo grande provvedimento. Vi sarà presentato un progetto per istituire un'altra serie di importanti comunicazioni ferroviarie in varie parti del paese ».

— L' *Allgemeine Zeitung* conferma la notizia che il Ministro dei lavori pubblici presenterà un progetto di legge per l'assunzione di un nuovo prestito di 60 milioni di talleri in Consolidato 4 0[0, per la costruzione di 1,200 chilometri di ferrovie di seconda classe.

— A questo proposito, il *Berliner-Actionär* scrive:

L'opinione che si è venuta formando, cioè che le nuove costruzioni da intraprendersi siano destinate principalmente alle provincie orientali manca, secondo le nostre informazioni, di fondamento. Fra le molte linee di seconda classe, di cui è progettata la costruzione, ve ne sono bensì parecchie per le provincie orientali; tuttavia non furono dimenticate neppure quelle occidentali, specialmente le regioni montuose e i distretti della Vestfalia. Così sappiamo che si costruirà la linea Münster-Lippstadt per Warendorf o Rheda-Wiedenbrücke. Questa linea è destinata a congiungersi col tronco Lippstadt-Warsteiner.

Lo stesso giornale annunzia che nelle prossime settimane il parco delle Ferrovie prussiane dello Stato verrà aumentato di non meno di 153 locomotive e 4000 carri circa, essendo imminente la consegna delle locomotive e dei carri, di cui si è ordinata la costruzione, e molti essendosene presi in affitto da Amministrazioni francesi. Furono poi date parecchie disposizioni affinchè i carri vuoti vengano messi a disposizione delle singole Stazioni colla maggiore sollecitudine. Inoltre venne dato incarico ad alcuni impiegati di sorvegliare il movimento del materiale di trasporti e di regolarlo a seconda dei bisogni, e ciò per ovviare all'inconveniente, che spesso verificasi in autunno, della mancanza di carri per trasporto. Tuttavia si conosce che anche dopo ciò non si potrà ritenere completo il parco delle Ferrovie prussiane, la qual cosa dipende dai ritardi che mette la industria delle costruzioni in Prussia nel soddisfare alle commissioni che riceve, ritardo spesso superiore a qaunto sarebbe disposta a tollerare l'Amministrazione delle ferrovie.

Disastro in Austria. — Telegrafano da Vienna, 19, al *Secolo*:

È avvenuta una sciagura stamane sulla ferrovia presso Gratz (capoluogo della provincia della Stiria).

Un treno merci si dirigeva, a mediocre velocità, verso Gratz, ed era giunto a qualche distanza dalla Stazione. Regnava una nebbia foltissima, che impediva assolutamente al macchinista di vedere innanzi a sè.

Ad un tratto, sente il rumore di una locomotiva che si avanzava veloce. Prima ch'egli avesse potuto dare il rovescio al vapore e segnalare il pericolo, un treno merci gli venne addosso, cagionando un orribile sfracello.

Il macchinista rimase morto sul colpo. Alcuni del personale furono feriti più o meno gravemente.

La strada è ingombrata dai rottami, ed il servizio è sospeso.

Ferrovie russe. — Le misure prese dal Governo in vista della costruzione delle ferrovie transcaucasee furono assai bene accolte, e si ripromettono da queste ferrovie degli eccellenti risultati, tanto dal punto di vista militare, che da quello commerciale.

La riunione del Mar Nero col Caspio renderà i cereali ed il petrolio della Transcaucasia più accessibili agli abitanti delle contrade che fiancheggiano il Mediterraneo, e farà entrare nell'Asia centrale le mercanzie europee.

Ferrovie dell'Asia. — Il Governo delle Indie inglesi si è deciso a costruire una ferrovia da Sibi, ultima stazione della linea dell'Ovest, sino a Quettah, stazione militare nel Belutchisten.

Questa decisione, scrive la *Corrispondenza Politica*, segna una fase importante nella politica inglese nell'Afganistan.

Le rimostranze fatte in proposito dal Governo delle Indie al Gabinetto di S. Giacomo sono così pressanti, che fu deciso di mantenere un posto di 5,000 uomini a Quettah, una specie di esercito d'osservazione, e di costruire una ferrovia per stabilire delle rapide e costanti comunicazioni tra questo porto e Pesciaver, per la gola di Bolan. Siccome tale ferrovia sarebbe pure favorevole agl'interessi della politica imperiale, come a quelli della politica indiana, così le spese sarebbero divise fra i Tesori inglese e indiano.

Notizie Diverse

Opere idrauliche. — Leggesi nella *Gazz. Uff.* del 15 corr.:

Allo scopo di tranquillizzare sempre più l'opinione pubblica, giustamente commossa pei disastri delle recenti inondazioni del Veneto, il Ministro dei lavori pubblici, quantunque conscio della regolarità e dell'energia con cui, a cura del Genio civile, sono condotte le opere di ripara-

zione, ha creduto, oltre gli ulteriori provvedimenti, affidare ad una Commissione di notabilità idrauliche l'incarico di esaminare se i provvedimenti in corso siano bastanti per ottenere al più presto possibile la cessazione di mali tanto gravi e tanto lamentati.

La Commissione fu composta come segue:

Professore comm. Domenico Turazza;
Professore comm. Gaetano Bucchia;
Ingegnere comm. Alberto Cavalletto, ispettore emerito del Genio civile;
Comm. Sante Rappacoioli, ispettore del Genio civile;
Comm. Gaetano Bompiani, id.;
Comm. Ottavio Spadon, id.;
Comm. Enrico Manara, id.;
Comm. Filippo Lanciani, ingegnere-capo di 1ª classe.

La Commissione, nel giorno 11 corrente riunitasi a Rovigo, ha prese le sue deliberazioni per facilitare lo scarico delle acque, e nel giorno 13 si è recata a Legnago per visitare i lavori d'interclusione della rotta dell'Adige.

Intorno a questa visita, il Ministro dei lavori pubblici ha ricevuto oggi il seguente telegramma da Rovigo:

« La Commissione, visitati ieri i lavori della rotta a Legnago, trovò essersi proceduto con la maggiore energia e sollecitudine possibili; approvò i lavori fatti, che ne renderanno più pronto il proseguimento e più sicuro l'esito finale, ad onta delle gravissime difficoltà di una totale disalveazione e delle straordinarie cautele richieste nella condotta dei lavori. Concertò provvedimenti ulteriori, assicuranti riuscita e compimento con la sollecitudine consentita dalla gravità delle circostanze.

« TURAZZA, *presidente* ».

— La stessa *Gazzetta* ha pubblicato la seguente Relazione fatta a S. M. dal Ministro delle finanze, *interim* del tesoro, nell'udienza del 31 ottobre p p.:

« Le ingenti spese incontrate e da incontrarsi pei lavori di chiudimento delle rotte, e per altre essenziali ed urgenti difese nelle arginature dei fiumi dell'alta Italia, esaurirono lo stanziamento del capitolo n. 11, *Manutenzione e riparazione delle opere idrauliche di 2ª categoria*, del bilancio dei lavori pubblici, nonostante l'aumento di L. 600,000 portatovi coi prelevamenti dal fondo per le *Spese impreviste*, autorizzati dai decreti del 24 e 29 settembre p. p.

« È pertanto indispensabile potere, senza indugio, disporre di un ulteriore assegno per aver modo di provvedere almeno a quei pagamenti che non sarebbe possibile dilazionare.

« In tale stato di cose, il Consiglio dei Ministri determinò di procedere, all'appoggio dell'articolo 32 della legge di Contabilità generale, ad un nuovo prelevamento dal fondo per le *Spese impreviste*, per accrescere di L. 100,000 il capitolo surriferito, mediante il decreto che il riferente si onora rassegnare all'approvazione della M. V.

(Segue il R. Decreto, che sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge).

Promozioni. — La *Gazz. Uff.* del 17 corrente annunciava che, con Decreti Reali del 20 settembre scorso, S. M., a proposta del Ministro dei lavori pubblici, promosse:

Dalla 2ª alla 1ª classe gli ispettori del Genio civile, comm. Giuseppe Brizio, Augusto Vitali e Pasquale Valsecchi;

Ad ispettore di 2ª classe del Genio civile l'ingegnere-capo di 1ª classe cav. Paolo Comotto, ed

Ad ingegneri-capi di 2ª classe gli ingegneri ordinarii di 1ª classe del Genio civile cavalieri Achille Buffoni e Diego Dura.

Esposizione generale italiana in Torino - 1884. — Il Comitato esecutivo annuncia che nel giorno 13 dicembre p. v., presso la sua sede nel Palazzo Carignano, si procederà all'incanto pel 5° *lotto* dei lavori, cioè per la costruzione degli edifizii distinti coi numeri XI, XII, XVIII e XX del piano generale dell'Esposizione, e consistenti nell'ingresso dal Corso Raffaello ed in Gallerie destinate alla Didattica ed al Materiale ferroviario; ascendenti in complesso a L. 144,350, e da eseguire entro il mese di novembre 1883. I capitoli delle condizioni sono visibili presso la sede del Comitato (Palazzo Carignano), e nell'Ufficio del Direttore dei lavori ing. Riccio (via Ospedale, 11) — (Vedi *Avvisi d'Asta*).

— Lo stesso Comitato annuncia che, nell'incanto tenutosi il 15 corr., l'appalto del 1° *lotto* per la costruzione del gruppo di Gallerie n. VII, venne aggiudicato al prezzo di L. 415,755, corrispondente all'offerto ribasso del 6.15 0[0] sulla somma d'asta.

Il tempo utile per le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, sul prezzo di delibera, scadeva ieri (21); e mentre nel primo esperimento d'asta era rimasta deliberataria la ditta Boggio di Torino, nell'incanto di ieri rimase deliberataria la ditta Brambilla e Cortesi di Milano, che fece il ribasso del ventesimo, per cui il prezzo d'appalto venne ridotto a L. 394,552.

Pubblicazioni. — È testè uscita in Torino, a cura del solerte editore cav. F. Casanova, e coi tipi elzeviriani di V. Bona, un elegante volumetto intitolato: *Da Torino a Lanzo e per le valli della Stura — Guida descrittiva, storica e industriale*, corredata di parecchie vignette e di una carta topografica.

L'editore dice, nella sua prefazione, che il Consiglio di amministrazione e la Direzione della Ferrovia Torino-Ciriè-Lanzo, convinti che una buona *Guida illustrata* arrecherebbe non pochi vantaggi ai paesi che affluiscono alla ferrovia, vollero affidargliene l'incarico. Ed egli, accettandolo di buon grado, ne commise la compilazione al valente alpinista e scrittore di cose patrie, sig. Carlo Ratti. Il quale, colla consueta sua diligenza, raccolse ed ordinò tutte le notizie topografiche, storiche ed industriali riflettenti la pianura e le valli di Lanzo, compiendo così un lavoro veramente utile a quanti percorrono quella bella ed industriosa regione, avvicinata a Torino da una comoda ferrovia, e degna di essere attentamente visitata da forestieri e nazionali.

Mentre facciamo plauso alla deliberazione dell'Amministrazione della detta ferrovia, non possiamo non dar lode al solerte editore-libraio, che seppe così bene soddisfare all'incarico avuto ed al desiderio del pubblico.

Il volumetto si vende in Torino alla libreria Casanova (Via Accademia delle Scienze), al prezzo di L. 2.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii non diedero luogo, nella scorsa settimana, a transazioni importanti, ma si tennero abbastanza fermi nei loro prezzi abituali, e ciò è da notarsi.

Le Azioni della Società delle Meridionali si aggirarono sul 457 circa; le Obbligazioni relative sul 272.50; i Buoni sul 542.

Le Sarde, serie A, rimasero quotate a 267.50; la serie B a 271; la serie C a 266.50.

Le Palermo-Trapani, prima emissione, invariate sul 270.50; la seconda emissione sul 272; le Centrali Toscane sul 456; le Pontebbane sul 425; le Meridionali Austriache sul 290; le Azioni Ferrovie Romane sul 110; le Azioni Gottardo a 535 e 540.

A Parigi, le Lombarde si tennero a 295 e 292; le Obbligazioni a 289.50 e 287; le Vittorio Emanuele a 278.50; le Azioni Ferrovie Romane a 107.

ESTRAZIONI

Lavori del Tevere — La Direzione del Debito pubblico notifica che, essendosi eseguita il 15 corr., colle prescritte formalità, la quarta annuale estrazione a sorte di una delle cinquanta serie delle Obbligazioni da L. 500, create in dipendenza

dalla legge 30 giugno 1876, n. 3201, riguardante la prima serie di lavori per la sistemazione del Tevere, ed emesse in virtù del Regio Decreto 6 ottobre 1877, n. 4075 (serie 2ª), è sortita la serie *quarantesimaprima.*

Le Obbligazioni riferibili alla suddetta serie XLV cessano di fruttare colla fine di dicembre 1882, ed il rimborso del capitale corrispondente avrà luogo, sopra mandati della Direzione generale, a cominciare dal 1° gennaio 1883, mediante deposito dei titoli stessi, corredati delle cedole dei semestri posteriori a quello scaduto col 31 dicembre suddetto, segnate coi numeri 12 a 34 inclusive.

Tali mandati saranno pagabili presso la Cassa del Debito pubblico in Roma e presso le Tesorerie provinciali del Regno.

CONVOCAZIONI.

Società Meridionale dei Magazzini generali — Gli azionisti sono riconvocati in assemblea generale pel giorno 2 dicembre p. v. in Napoli, sede sociale (Corso Garibaldi), per la relazione della gestione al 30 giugno 1882, pel rapporto dei revisori dei conti, per l'approvazione del bilancio, e per la nomina di 4 amministratori uscenti.

Società vetraria Veneto-Trentina in Milano — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale straordinaria pel giorno 18 dicembre p. v. in Milano (via Montebello, 27), per la relazione del Consiglio d' amministrazione, e per l'approvazione dell' aumento di capitale sociale.

VERSAMENTI

Cassa di sovvenzione per Imprese. — Gli azionisti sono invitati a versare il 5° decimo di L. 50 per azione, dal 20 al 30 dicembre p. v.: in Genova, presso la sede sociale (via Roma, 10); in Torino, presso i banchieri fratelli Nigra.

Avvisi d'Asta

(*Per gli appalti di ferrovie, vedi le* NOTIZIE FERR. ITAL.).

Il 27 corr., presso la Direzione delle costruzioni del 2º Dipartimento marittimo (Napoli), si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della fornitura di m. 600 di legname di quercia e m. 40 legname cerro, per la complessiva somma di L. 68,200. Consegna a termini del Capitolato. Deposito cauzionale L. 7,000 in numerario o rendita D. P.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Torino, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto dei lavori di ristauro e riparazioni diverse nella Caserma Cernaia in Torino, sul prezzo di L. 12,000, ribassato dell' 1.75 p. 0[0 nel precedente incanto. Lavori da eseguire entro 99 giorni dalla consegna. Condizioni d' asta eguali a quelle dell' incanto primitivo.

— Sino al mezzodì del 28 d.° mese, presso la Direzione del Genio militare di Napoli, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto dei lavori di manutenzione e miglioramento dei fabbricati militari marittimi nelle piazze di Napoli, Posilipo, Miseno, Castellammare, Ponza e Ventotene, durante il triennio 1883-85, sull'importo complessivo di L. 330,000, ribassato del 3.20 p. 0[0 nel precedente incanto. Deposito cauzionale L. 33,000 in contanti o rendita D. P.

— Sino al mezzodì del 29 detto mese, presso la Sottoprefettura di Nuoro, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della costruzione della strada Oliena-Orgosolo, sull'importo di L. 77,700 pel tronco di Oliena, e di L. 117,000 pel tronco di Orgosolo, così ridotti pel ribasso già offerto nel precedente incanto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell' incanto primitivo.

— Il 30 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Verona, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto delle opere metalliche per la costruzione di un ponte sull' Adige a Pontoa, provincia di Verona, sul prezzo di L. 83,306.69, così ridotio pel ribasso offerto nel precedente incanto. Deposito interinale L. 5,500, cauzione definitiva L. 11,000, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Il 1° dicembre p. v., presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Bologna, si terrà un' asta per l'appalto della sistemazione degli argini del Quaderna, a m. 904 superiormente al ponte della Fiorentina fino allo sbocco nella Cassa di colmata, della lunghezza totale di chil. 9.838, per la presunta somma di L. 131,880. Lavori da eseguire entro un anno dalla consegna. Deposito interinale L. 6,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare in Roma, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto dei lavori di sistemazione della Piazza d' armi al Castro Pretorio in Roma, sull'importo di L. 23,556.40, così ridotto pel ribasso offerto nel precedente incanto. Le condizioni d' asta sono quelle stesse dell' incanto primitivo.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Salerno, si terrà un' asta per l'appalto della manutenzione sessennale (dalla consegna) della strada provinciale Pontecagnano-Battipaglia, della lunghezza di chil. 9.865, per l'annua somma di L. 12,331.25. Deposito interinale L. 1,250, cauzione definitiva eguale ad un' annata del canone deliberato, ambedue in contanti o rendita D. P.

— Il 4 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Lecce, si terrà un' asta per l'appalto della ricostruzione della banchina centrale del porto di Brindisi, della lunghezza di m. 336.56, per la presunta somma di L. 520,000. Lavori da eseguire entro 3 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 30,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Rovigo, si terrà un' asta per l'appalto dell' imbancamento dell' argine sinistro di Po, nelle località da Golena Bernardona a Froldo Garofolo, in Comune di Canaro, per il presunto importo di L. 55,540; oltre all' importo di L. 16,516.22, non soggette a ribasso, per compensi ai privati. Deposito interinale L. 3,600, cauzione definitiva L. 7,200, oltre L. 900 per spese d' asta e contratto: tutte in numerario o rendita D. P.

— Sino al mezzodì del 5 detto mese, presso la Direzione delle costruzioni del 2° Dipartimento marittimo (Napoli), si accettano le offerte di ribasso, non minore del ventesimo, per l'appalto della fornitura di 825 m. c. di pino di Corsica in bagli, sull'importo di L. 55,393.80, così ridotto pel ribasso già offerto nel precedente incanto. Deposito cauzionale L. 6,600 in numerario o rendita D. P.

— Il 13 detto mese, presso il Comitato esecutivo dell' Esposizione generale in Torino nel 1884 (Palrzzo Carignano), si terrà un' asta per l'appalto del *5° lotto*, cioè della costruzione degli edifizii distinti coi num. XI, XII, XVIII e XX del piano generale dell' Esposizione, e consistenti nell' ingresso dal Corso Raffaello ed in Gallerie destinate alla Didattica ed al Materiale ferroviario; ascendenti in complesso a L. 144,350. Lavori da eseguire entro il novembre 1883. Deposito cauzionale L. 7,300 in contanti o rendita D. P., a termini del Capitoloto. — I *fatali* avranno luogo il 19 dicembre detto.

Appalti deliberati.

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall' ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto la fornitura di un ponte metallico sulla Frana di S. Justa, per conto della Provincia di Campobasso.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

PRODOTTI APPROSSIMATIVI MENSILI

di settembre 1882
e confronto coi definitivi di settembre 1881.

	1882	1881	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio	3.622	3.571	51	—
Media in esercizio	3.575	3.569	6	—
Viaggiatori	4,437,566.31	5,264,432.10	»	826,865.79
Bagagli e cani	192,939.94	214,145.75	»	21,205,81
Merci a grande velocità	910,202.80	984,492.90	»	74,290.10
Merci a piccola velocità	4,753,472.50	5,240,532.80	»	487,060.30
Totale dei prodotti ferroviari	10,294,181.55	11,703,603.55	»	1,409,422.00
Navigazione sul lago di Garda	12,486.65	15,302.40	»	2,816.15
Totale del mese	10,306,668.20	11,718,906.35	»	1,412,238.15
PRODOTTI *dal* 1° *gennaio al* 30 *settembre*				
Viaggiatori	31,897,650.68	32,114,790.58	—	217,139.90
Bagagli e cani	1,386,641.20	1,382,069.68	4,571.62	—
Merci a grande velocità	7,871,948.34	7,885,465.84	—	13,517.50
Merci a piccola velocità	42,574,335.81	41,801,655.25	772,680.56	—
Totale dei prodotti ferroviari	83,730,576.03	83,183,981.35	546,594.68	—
Navigazione sul lago di Garda	89,685.29	91,969.55	—	2,284.26
Totali dal 1° gennaio	83,820,261.32	83,275,950.90	544,310.42	—

PRODOTTI *per chilometro (esclusa la navigazione)*

	1882	1881	DIFFERENZA in confronto col 1881	Per cento
Prodotti del mese di settembre	2,842.13	3,277.40	— 435.27	— 13.28
Prodotti totali	23,421.14	23,307.36	+ 113.78	+ 0.49

Agli 11 settembre 1882, aperto il tronco Garlasco-Stradella di K. 51.

Strade Ferrate Meridionali

44ª Settimana. — *Dal* 29 *ottobre al* 4 *novembre* 1882.

	Chil. esercìti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1882	1,580.—	534,095.51	338.04
Settimana corrisp. nel 1881	1,460.—	566,514.08	388.02
Differenze nei prodotti della settimana 1882	+120.—	— 32,418.57	— 49,98
Introiti dal 1° gennaio 1882	1,545.02	20,550,875.69	13,301 37
Introiti corrisp. nel 1881	1,448.95	20,836,192.11	14,380 20
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1882	+ 96.07	— 285,316.42	-1,078.83
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1882	1,338.—	259,591.77	194.01
Settimana corrisp. nel 1881	1,324.—	228,360.48	172.48
Differenze nei prodotti della settimana 1882	+ 14.—	+ 31,231.29	+ 21.53
Introiti dal 1° gennaio 1882	1,338.—	10,039,239.01	7,503.17
Introiti corrisp. nel 1881	1,296.21	9,413,424.21	7,262.27
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1882	+ 41.79	+ 625,814.80	+ 240.90

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di settembre 1882
(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	38,099,20	15,391,25	12,297,58
Piccola Velocità	8,333,67	422,60	4,178,73
Totali	46,432,87	15,813.85	16,386,31

Strade Ferrate Romane

34ª Settimana — *Dal* 20 *al* 26 *agosto* 1882.
(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. esercìti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana	1,686	640,215.51	19,799.92
Settimana corrisp. del 1881	1,681	592,845.55	18,389.44
Differenza in più	5	47,369.96	1,410.48
Differenza in meno	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 29 luglio 1882	1,682.712	21,057,656.34	18,643.47
Periodo corr. 1881	1,681.000	21,491,716.89	19,047.15
Aumento	1,712	—	—
Diminuzione	—	434,060.55	403.68

(*) Media annua. — La linea Codola-Nocera-Pagani della lunghezza di chilom. 5 fu aperta all'esercizio col giorno 1° maggio anno corrente.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

PRODOTTI del mese di luglio 1882.
(depurati dalle tasse governative).

QUALITA' DEI TRASPORTI	LINEA VICENZA-SCHIO Importo	LINEA TREVISO-VICENZA e PADOVA-BASS. Importo	LINEA CONEGLIANO-VITTORIO Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori	16,716.21	27,648.91	4,047.61	48,412.73
Bagagli e cani	474.54	638.54	121.68	1,234.76
Merci a grande vel.	3,950.98	2,934.06	416.09	7,301.13
Merci a piccola vel.	23,391.51	14,157.72	4,593.60	42,052.83
Introiti diversi	449.58	1,064.60	269.62	1,783.80
Totale	44,892.82	46,443 83	9,448 60	100,785.25

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Romane, volendo procedere all'appalto dei lavori quì appresso indicati, apre una gara a schede segrete fra coloro che volessero concorrere ad uno o a più lotti.

PRIMO LOTTO.

1. Estrazione di materiali dalla Cava dell' Ansedonia e fornitura di metri cubi 21400 Pietrisco occorrente alla massicciata del tronco compreso fra le Stazioni di S. Marinella e Talamone.

2. Costruzione di metri lineari 25037 di muri a secco per la chiusura della via Roma-Civitavecchia-Pisa, fra i chilometri 115,942 e 131,081 e fra quelli 131,234 e 149,104.

SECONDO LOTTO.

1. Estrazione di materiali dalla Cava del Collecchio e fornitura di metri cubi 10,600 Pietrisco occorrenti alla massicciata del tronco compreso fra le Stazioni di Talamone e Grosseto.

2. Costruzione di metri lineari 13,853 di muri a secco per chiusura della via Roma-Civitavecchia-Pisa fra i chilometri 169,056 e 175,568.

TERZO LOTTO.

1. Estrazione di materiali dalla Cava di S.ª Severa e fornitura di metri cubi 10,000 Pietrisco occorrente alla massicciata dei tratti compresi fra le Stazioni di Palo e Civitavecchia.

2. Costruzioni di metri lineari 15,000 di muri a secco per chiusura della via Roma-Civitavecchia fra i chilometri 48,497 e 62,504, nonchè dalla Stazione di S.ª Severa alla Cava.

Il Capitolato, a forma del quale dovranno essare eseguiti i suindicati lavori, è visibile presso la Direzione Generale dell' Amministrazione in Firenze (Piazza dell' Unità Italiana N. 7), nell' Ufficio dell' Ingegnere Capo Servizio del Mantenimento, Palazzo della Dogana a Porta al Prato e presso l' Ingegnere Capo della 3ª Sezione (Stazione Centrale di Roma).

Per essere ammesso al concorso ogni offerente dovrà depositare nella Cassa dell' Amministrazione, in Firenze, o presso il Sotto Cassiere in Roma, la somma di L. 6,000 per il primo lotto e di L. 3,500 per il secondo e per il terzo lotto. Questo deposito potrà esser fatto in moneta legale o in Cartelle del Consolidato Italiano 5 per cento, valutato al corso del giorno.

Le offerte, redatte in carta bollata da Lire una, dovranno pervenire in busta sigillata, alla Direzione Generale delle Strade Ferrate Romane, in Firenze, non più tardi delle ore 12 meridiane del 28 corrente mese. Sulla busta dovrà esservi l' indicazione:

Offerta per Materiali da estrarsi dalla Cava di......

L' Amministrazione non s' intende vincolata a scegliere fra i concorrenti il minore offerente, e può anche non accettare alcuna delle offerte pervenutele, e ciò senz' obbligo d' indicarne il motivo.

Firenze, 15 Novembre 1882.

LA DIREZIONE GENERALE.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Trazione e del Materiale in TORINO, VERONA e MILANO.

ACCIAIO vecchio in genere ed in lime di rifiuto	Chilogr.	32,500	circa
BRONZO in limatura e tornitura . .	»	10,500	»
CERCHI per carri e carrozze . .	»	110,000	»
CERCHI d'acciaio per locomotive e tenders	»	82,000	»
FERRO vecchio in pezzi grossi e minuti, lamerino, gratelle, e da lavoro	»	228,500	»
GHISA da rifondere	»	58,400	»
OTTONE da rifondere	»	49,800	»
RAME da rifondere . . . . . . »	»	16,500	»
ZINCO da rifondere	»	18,000	»
ASSI montati per locomotive e tenders N. 5	»	6,170	»
ASSI sciolti f. s. a gomito	»	3,000	»
ASSI montati fuori uso da veicoli N. 9	»	6,400	»
RUOTE vecchie in genere con e senza cerchi fuori servizio N. 50 .	»	7,424	»

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle *non più tardi* del giorno **12 dicembre 1882.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 14 dello stesso mese alle ore 10 antimeridiane.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 20 giorni dalla data dell'aggiudicazione e pagati in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè i particolari della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di TORINO, GENOVA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA, FIRENZE e LUCCA e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 18 Novembre 1882.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall'Ing. Comm. **ALFREDO COTTRAU** — SEDE E DIREZIONE: NAPOLI, 24, STRADA MEDINA

Opificii meccanici in Castellammare (Stabia) e Savona (Liguria)

Principali lavori eseguiti, in corso di esecuzione, od assunti, dal Gennaio 1871 *al Luglio* 1882.

Lavoro	Committente	Lunghezza metri
Ponte sul *Tanagro*	Municipio di Sicignano	30
Id. sul *Fella*	» di Moggio Udinese	86
Id. sul *Salso* (A) in Licata	» di Licata	106
N. 5 viadotti sullo stradone delle *Mura*	» di Firenze	212
Ponte sul *Monticane* a San Martino	» di Conegliano	23
Id. sull'*Arno* in Pisa (B)	» di Pisa	107
N. 3 ponti sul *Basento* e sul *Crati*	» di Cosenza	114
Ponte *Sisto* sul Tevere in Roma (allarg.)	» di Roma	100
N. 2 ponti sull'*Adige* (A) (B)	» di Verona	343
Ponte sul *Fellicosulo* presso Modena	» di Fanano	27
Id. Strada *Stazione Montaguto*	» di Panni	16
Id. sul *Lamone*	» di Faenza	60
Id. sul *Mallero*	» di Sondrio	30
Id. sul *Malone*	» di S. Benigno	65
Id. sul *Titerno* (rist.)	» S. Lorenzello	27
Id. su l*Meduna*	» di Azzane Decimo	70
Id. sul *Mangari*	» di Pizzo	14
Id. sul *Terdoppio*	» di Garlasco	20
N. 5 ponti sul *Lambro*, sull'*Adda*, ecc.	Provincia di Milano	298
N. 2 ponti sull'*Agragas* e *Pandolfina*	» di Girgonti	26
Ponte sul *Crostolo*	» di Reggio Emilia	36
N. 4 ponti sul *Gallico*, *Scaccioti* e *Catona* (rist.) e *Stilloro*	» di Reggio Calabria	210
N. 12 id. sul *Senorbi*, *Segario*, *Arcidano*, *Scaffa*, *Tirso* e *Strada Playa*	» di Cagliari	313
Ponte sul *S. Giovanni* ad Intra	» di Novara	84
N. 3 ponti sul *Sabato* e *Salsola*	» di Avellino	63
Ponte sul *Liri* presso S. Giorgio	» di Caserta	53
Id. sulla *Bormida* a *Cortemiglia* (G)	» di Cuneo	63
Id. sul *Reinello*	» di Benevento	19
Id. *Canale Sifone*	» di Salerno	21
Id. sul *Testene*	» id.	44
Id. sulla *Nera*	» di Umbria	17
Id. sull'*Astico* a Caltrano	» di Vicenza	24
Id. sull'*Albula*	» di Ascoli Piceno	20
Id. sul *Crati* a *Bisignano* e sul *Belmonte*	» di Cosenza	78
N. 2 ponti sull'*Alcaringi* e *Bottone* e sul *Volturno*	» di Campobasso	71
Ponte *Fossa Marina* (Argenta)	» di Ferrara	27
Id. sul *Delmona*	» di Mantova	8
N. 3 ponti sull'*Ufente*, *Schiazza* e *Roccagorga*	» di Roma	51
N. 2 ponti sul *Brembo* (B) e sull'*Imagna*	» di Bergamo	121
N. 2 ponti sul *Cordevole*	» di Belluno	60
N. 9 ponti sul *Corace*, *Alli*, *Simmari*, *Crocchio*, *Tacina*, *Neto*, *Mesima* *Merapotamo* e *Fiume Grande*	» di Catanzaro	904
Ponte *Disgrazia*	» id.	12
N. 9 ponti per strade provinciali	» di Messina	372
Ponte sul *Velino*	» di Aquila	23
Id. sul *Musone*	» di Padova	14
Id. sul *Cassibile*	» di Siracusa	32
N. 2 ponti per le Regie Caccie	Ministero della Real Casa	45
N. 5 ponti sul *Piave*, *Volturno*, *Stillaro*, *Brenta* (B) e *Fiumarella*	Ministero dei Lavori Pubblici	294
N. 2 ponti mobili. Fortificazioni di Spezia	» della Guerra	11
N. 10 ponti sul *Fella*, sul *Dogna*, *Patoco*, *Lavaz*, ecc. ecc., a *Muro* e *Piazzale Pontebba*	Ferr. Udine-Pontebba	591
Ponte sul *Piave* (G) e N. 7 ponticelli	» Mestre-Portogruaro	173
N. 2 Soprapassaggi	» Milano-Rho-Vigevano	24
N. 9 ponti e ponticelli, per la	» Milano-Erba-Saronno	46
N. 7 Viadotti e Ponticelli	» Saronno-Varese	390
Ponte sull'*Adda*	» Monza-Calolzio	108
Id. sull'*Oglio*	» Cremona-Mantova	128
N. 29 ponti, per la	» Mantova-Modena	529
N. 158 ponticelli, per la	» Vercelli-Pavia	428
Soprapassaggio	» Torino-Rivoli	13
Ponte *Gallenga*	» Torino-Cuorgnè	27
Ponte sul *Ticino* a *Sesto-Calende* (G)	» Novara-Pino	265
N. 34 ponti e ponticelli	» id.	218
N. 2 id.	» Novara-S. Bernardino	52
Ponte sulla *Roggia Mora*	» Novara-Varallo	22
N. 2 ponti, per la	» Gallarate-Laveno	114
N. 11 ponti, con rafforzamenti, per la	» Pisa-Colle Salvetti	136
N. 9 ponti, per la	» Asciano-Grosseto	134
Ponte sul *Serchio* (G) e *Cavalcavia*	» Pisa-Spezia	85
Id. sul *Tevere* (C) a Giove e 8 pont.lli	» Firenze-Roma	322
Ponte sul *Marmolajo*	» Roma-Livorno	46
» *Cavalcavia* sulla Ferr. di Carrara	» Livorno-Genova	7
N. 15 ponti e ponticelli (allarg.)	» Livorno-Firenze	510
Ponte sul *Rivo Galera*	» Fiumicino-Pontegalera	24
Id. sul *Tevere* (G)	» Viterbo-Attigliano	501
Ponti sui canali di *Pollena* e *S. Marco*	» Napoli-Castellammare	22
N. 7 ponticelli, per la	» Codola-Nocera	54
N. 5 ponti sul *Sacco* e *Pomerio*	» Roma-Napoli	95
N. 15 ponti sul *Pescara* (B), *Aterno* ecc.	» Pescara-Aquila	417
N. 5 Ponticelli per la	» Aquila-Rieti	47
N. 7 ponti diversi, per la	» Laura-Avellino	111
N. 25 ponti sul *Tanagro*, *Sele*, *Platano*	» Eboli-Picerno	1021
Ponte sul *Sele* (G) e n. 11 ponticelli	» Eboli-Reggio	239
Viadotto sul *Pantano* e N. 4 ponticelli	» Picerno-Potenza	97
Ponte sul *Basento* (B) a Bernalda	» Torremare-Pisticci	83
Id. sul *Vella* e 50 ponticelli diversi	» Pisticci-Grassano	314
N. 12 ponti sul *Basento* e ponticelli	» Grassano-Trivigno	255
N. 4 ponti (diramazione *Lago di Como*)	» Alta Italia	35
N. 10 travate nuove e varii ponticelli	» Taranto-Reggio	141
Ponte sul *Canalello* (G)	» Id.	28
N. 21 ponti e ponticelli	Ferr. Trivigno-Potenza	84
N. 10 ponti e ponticelli	» Taranto-Strongoli	205
Ponti sul *Neto* (A) e sul *Passovecchio* e N. 12 ponticelli	Ferr. Strongoli-Cotrone	264
N. 17 ponti, per la	» Cotrone-Catanzaro	542
N. 18 ponti, per la	» Catanzaro-Soverato	482
N. 5 ponti e ponticelli, per la	» Marina-Catanzaro	57
N. 29 ponti e ponticelli, per la	» Soverato-Assi	798
N. 47 ponti e ponticelli, per la	» Assi-Reggio	1322
N. 39 ponti e ponticelli, per la	» Buffaloria-Cosenza	601
N. 2 viadotti delle *Fontane* e *Agragas* (D)	» Porto Empedocle-Girgenti	195
Ponte sul *Platani* e N. 16 ponticelli	» Girgenti-Campofranco	252
N. 5 ponticelli, per la	» Campofr.-Passofonduto	21
N. 13 ponti, per la	» Campofranco-Lercara	313
N. 2 ponticelli, per la	» Favarotta-Canicatti	12
N. 21 ponti e ponticelli per la	» Diramazione Vallelunga	162
Ponte sul *Morello*	» Lercara-Catania	17
N. 2 sul *Simeto* e *Gurnalunga*	» Catania-Messina	179
Ponte sul *S. Leonardo*	» Catania-Siracusa	51
N. 3 ponticelli	» Catania-Licata	11
N. 3 id. per l'*Impresa Cesaroni*	» Siracusa-Licata	31
N. 3 ponticelli per le Ferrovie Sarde	» Oristano-Giara	22
N. 6 ponticelli	» id.	40
N. 2 Cavalcavia *Zerbo* e *Dongione*	» Alta Italia	31
N. 37 ponti e ponticelli per la	» Palermo-Trapani	455
N. 2 sul *Cerrifita* e sul *Tacina*	Impresa Greco-Allegrini	77
Cavalcavia Martina	Id. Legnazzi	12
Ponte sul *Vigneria*	R. Miniere dell'Isola d'Elba	72
Id. sull'*Anitrella*	Società Cartiere Meridionali	27
Id. sul *Liri* presso Isola	Cartiera del Sig. Courrier	19
Ponte *Fesca* e Viadotto pei	*Tramways* di Bari	43
Ponti per l'Acquedotto di *Caltanissetta*	Ditta Galopin-Sûe, Jacob e C.	65
Id. sul *Carioni* e ponticello *Carriona*	Ferr. privata Cave di Carrara	41
Id. sul *Terdoppio* e sul *Langosco*	Impresa Medici	22
Id. *Groppoli* sul *Carriona*	Ditta Walton e Nepoti	12
Id. sul *Tevere* a Ripetta in Roma (C)	Società del Ponte di Ripetta	103
Id. sul *Soleo*	Impresa Castelli	38
N. 5 ponti e ponticelli	Impresa Anaclerio	41
Viadotto *Rio Genil* (E) e N. 6 ponticelli	Ferr. Malaga-Siviglia (Spagna)	157
N. 349 ponticelli e travature	Per diversi	2285
N. 18 ponticelli (F)	Ferr. Campofr.-Serradifalco	252

TOTALE: 1674 Ponti della lungh. totale di Metri **25,708**

Lavoro	Committente	Superficie coperta M.Q.
Tettoie delle Stazioni di *Foggia*, *Bari* ed *Ancona*	Ferr. Meridionali	13835
Id. di *Pietrelcina*, *Morcone*, *Larino*, *Rieti*, *Antrodoco*, *Campobasso*, *Castellammare*	id. id.	1965
Id. nell'*Arsenale di Napoli*	Ministero della Guerra	534
Id. dello *Stabilimento Visconti*	Ditta Visconti-Modrone	202
Id. del *Politeama di Palermo*	Società Galland	990
Serra Metallica	Reggio Parco di Caserta	142
Tettoie del nuovo *Gassometro di Roma*	Società Anglo-Romana	1935
Id. del *Tivoli di Monte Mario*	Società di Monte Mario	615
Id. delle *Stazioni di Brescia* e *Pavia*	Ferrovie Alta Italia	5511
Id. della *Stazione di Savona*	id. id.	2230
Id. della *Stazione di Cagliari*	Ferrovie Sarde	1200
Id. per l'*Esposizione di Belle Arti*	Comitato Belle Arti in Napoli	524
Id. in *Avellino*	Provincia di Avellino	102
Id. delle *Stazioni di Messina e di Catania* e *Torneria di Messina*	Ferrovie Calabro-Sicule	2000
Id. delle *Rimesse Locomotive id.*	» Id.	700
Id. per *Offic.* e *Magazzini in Taranto*	Ferrovie Meridionali	3061
Id. per le *nuove Officine di Taranto*	id. id.	4988
Id. del Grande *Albergo del Quirinale*	Commendatore Guerrini	223
Id. pel *Nuovo Palazzo del Ministero Finanze*	Ministero delle Finanze	230
Id. dei *Magazzini Gener. di Messina*	Impresa Bonanno	8070
Id. pel *Teatro Nazionale in Roma*	Impresa L. Belluni e C.	1030
Pensilina del *Palazzo Quir.* in Roma	Ministero della R. Casa	218
Id. pella *Stazione di Falconara*	Ferrovie Meridionali	224
Id. e Tettoia in Napoli	Società Magazzini Generali	387
Serra nel *R. Parco di Caserta*	Ministero della R. Casa	142
Id. pel *Palazzo delle Belle Arti*	Municipio di Roma	1000
Tettoia e lanternini, per la	Regia Cointeress. dei Tabacchi	65
Pensiline e lanternini per	Particolari diversi	736
Pensiline *Stazioni di Reggio*, *Siracusa* *Girgenti*	Ferrovie Calabro-Sicule	560
Tettoie e Pensiline	Ferrovia Palermo-Trapani	3900
Tettoie Stazione Milano	Impresa Vaucamps	2400
Tettoia del *Grand-Hôtel*	Grand-Hôtel Napoli	200
Id. presso *Gioia Tauro*	Duca di Cardinale	600
Tettoie metalliche per la	Società Napoletana del Gas ‡	792

SUPERFICIE TOTALE COPERTA: M. Q. 69,357

Casotti metallici per le fortificazioni della Spezia e di Genova. — N. 2 caldaie per le Regie Navi Luni e Baleno. — N. 515 vagoni per le Ferrovie Alta Italia, Meridionali e Sicula Occidentale. — Fondazione pneumatica del Bacino di carenaggio di Messina, e fondazioni pneumatiche dei tronchi di muraglione nel Tevere alla Farnesina, alla Regola ed ai ruderi dei Bagni di D. Olimpia in Roma. — Tavolati metallici di n. 42 ponti della Rete Meridionale e Calabro-Sicula. — Piattaforme girevoli per le Ferrovie Meridionali. Rotaie, materiale minuto e materiale fisso pel tronco Marina-Catanzaro.

Montatura in opera di 15 ponti metallici della Ferrovia Kaschau-Oderberg (Ungheria) e di un ponte a Vienna, della lunghezza complessiva di 833 metri lineari — Fornitura di oltre 31,000 tonn. di ferramenti diversi destinati specialmente a travature per Ponti delle Ferrovie Liguri, rotaie, materiale *fisso*, *mobile* e *minuto* per Ferrovie e tramways; serbatoi, solai metallici, ecc. Oltre un gran numero di lavori in ferro o in ferro e ghisa.

(A) *Con pile e fiancate metalliche* — (B) *Con pile metalliche* — (C) *Con pile fondate ad aria compressa* — (D) *In due campate, con pila di 40 metri d'altezza* — (E) *Con pila tubulare all'aria compressa* — (F) *Di queste travate manca ancora il dettaglio* — (G) *Con pile e spalle fondate ad aria compressa.*

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Fin nze, 13.

ANNO XV. Mercoledì 29 novembre 1882. N. 48.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO.

LE STRADE FERRATE ITALIANE nel 1881

(Continuazione. — V. num. 47).

La seconda parte della Relazione dell' on. Valsecchi tratta, come si è detto, della *Costruzione di nuove linee di completamento della rete ferroviaria del Regno,* in esecuzione della legge 29 luglio 1879.

Parlando anzitutto delle disposizioni generali e dei provvedimenti di massima adottati per la migliore ed uniforme applicazione della detta legge, si accennano le nuove modificazioni introdotte nella classificazione delle linee, proposte dalla Commissione per le ferrovie economiche; e cioè, alle due di 3ª categoria Airasca-Cavallermaggiore e Valsavoja-Caltagirone, classificate entrambe nel 4° tipo, vennero rispettivamente applicati il 2° ed il 3° tipo economico a sezione normale; ed alla linea Moretta-Saluzzo, pure classificata nel 4° tipo, venne applicato il 3° tipo economico (*).

Vengono poscia indicate alcune norme generali adottate e diramate agli Ufficii tecnici circa la costruzione delle ferrovie complementari, sia per le strade di accesso alle Stazioni, che pei tipi di armamento.

Gli studii pel materiale d' armamento vennero affidati all' Ufficio centrale della Manutenzione e dei lavori delle Ferrovie dell'Alta Italia, dal quale vennero presentati successivamente i progetti per ciascuno dei tipi 1°, 2° e 3° economico, con tutti i particolari relativi; i quali progetti vennero non solo approvati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, ma, a proposito della rotaia del 1° tipo, il Consiglio medesimo espresse il parere che se ne dovesse estendere l'applicazione anche sulle ferrovie principali, che vengono costruite dallo Stato in forza della legge 29 luglio 1879, sia per non moltiplicare i tipi d'armamento, sia per avviarsi alla tanto raccomandata uniformità di tipo nella struttura e nell'armamento delle ferrovie.

Compiuti gli studii ed approvati i diversi tipi e modalità di massima pel materiale di armamento, si potè procedere agli appalti delle relative provviste, a misura del progresso dei lavori di costruzione delle diverse linee. L' ammontare di tali appalti, nel corso dell' anno 1881, ascese in complesso a L. 5,336,626.

Parecchi altri appalti si fecero nel 1° semestre del corr. anno, per tronchi di ferrovie complementari del 1° e 2° tipo; per cui, alla fine di tale periodo, la provvista dei ferri d' armamento, in parte eseguita ed in parte in corso, per una lunghezza totale di m. 396,822, aveva già raggiunto la significante cifra di L. 11,055,847, così ripartita:

Linee di 1ª categoria, tronchi 6 (1° tipo), fra rotaie, stecche e piastre, chiavarde e ramponi (1) . . . . L. 4,938,202

Da riportarsi L. 4,938,202

(*) È noto ai lettori che per questa linea insorsero divergenze tra il Governo ed il Consorzio dei Comuni interessati, non ancora appianate.

(LA REDAZIONE).

Linee	*Tronchi*	*Lunghezza*
(1) Novara-Pino	— Intera linea (L. 2,732,000)	m. 65,716
Roma-Sulmona	— Tivoli-Mandela	» 16,872
Parma-Spezia	— Parma-Fornovo	» 23,776
Battipaglia-Castrocucco	— Battipaglia-Ogliastro	» 25,000
Idem	— Ogliastro-Agropoli	» 10,000
Sicignano-Castrocucco	— Sicignano-Galdo	» 7,46[illegible]

Riporto L.	4,938,202
Linee di 2ª categoria, tronchi 6 (1° e 2° tipo) (2)	» 1,560,752
Id. di 3ª categoria, tronchi 7 (1° e 2° tipo) (3)	» 4,298,144
Id. di 4ª categoria, 1 tronco (2° tipo) (4)	» 258,749
Totale L.	11,055,847

Accennate quindi le norme seguite nei progetti per la costruzione dei maggiori impianti nelle Stazioni comuni, e per l'applicazione della legge di modificazione 6 giugno 1881, nonchè di quella del 5 luglio 1882 circa il nuovo riparto generale delle somme da assegnarsi alle singole linee della 2ª e 3ª categoria, si passa a dare le principali notizie su quanto si è fatto per le singole ferrovie durante il 1881, esponendo per ciascuna di esse lo stato degli studii, degli appalti e dei lavori eseguiti.

Noi non possiamo addentrarci in tutti questi particolari, già in parte conosciuti, ed in parte troppo variabili pei lavori in corso. Ci limiteremo dunque a riferire alcune cifre riassuntive, quali risultano dai varii prospetti allegati a questa parte della Relazione.

Dal prospetto *A* deduciamo il seguente riassunto delle linee in corso di studio al 1° gennaio 1882 nelle varie categorie, escluse quelle concesse all'industria privata:

	Numero	Lunghezza in chilom.	Importo presunto
Linee di 1ª categoria	8	990.—	374,000,000
Id. di 2ª »	16	1,124.3	236,080,000
Id. di 3ª »	22	992.—	130,967,400
Id. di 4ª »	4	94.1	19,700,000
Totale	50	3,200.4	760,697,400

Dai prospetti *B* e *C* rilevasi che alla stessa epoca erano stati compilati e presentati alla superiore approvazione 131 progetti per altrettanti tronchi di ferrovia, della complessiva lunghezza di m. 1,442,138, e dell'importo totale di L. 295,585,941, di cui a base d'asta L. 245,142,022. Eccone la ripartizione, col confronto del 1880:

	Numero dei progetti	Lunghezza dei tronchi in metri	IMPORTO di progetto	IMPORTO a base d'asta
Linee di 1.a categoria.	42	455,469	170,387,162	148,089,517
Id. di 2.a »	41	446,891	69,501,794	56,204,264
Id. di 3.a »	44	489,911	52,290,685	38,377,763
Id. di 4.a »	4	49,867	4,406,000	2,492,478
Totale nel 1881	131	1,442,138	296,585,641	245,164,022
Id. id. 1880	68	707,438	120,302,963	95,087,500
Restano pel 1881	63	734,700	176,282,678	150,076,522

Linee	*Tronchi*	*Lunghezza*
(2) Belluno-Feltre-Treviso	— Treviso-Signoressa-Biadene	» 21,403
Macerata-Albacina	— Matelica-Albacina	» 10,940
Avezzano-Roccasecca	— Roccasecca-Arce	» 8,700
Benevento-Avellino	— Avellino-Prata	» 6,720
Adria-Chioggia	— Adria-Loreo	» 10,400
Idem	— Loreo-Cavanella d'Adige	» 8,655
(3) Novara-Varallo	— Novara-S. Bern.-Fara-Romagnano	» 21,340
Vercelli-Mortara-Broni	— Intera linea (L. 1,386,266)	» 70,791
Ponte S. Pietro-Seregno	— Seregno-Lambro	» 6,462
Parma-Brescia-Iseo	— Parma-Po	» 19.476
Ferrara-Ravenna-Rimini	— Ravenna-Bevano	» 11,855
Idem	— Bevano-Cervia	» 9,550
Gallarate-Laveno	— Intera linea (L. 1,204,000)	» 28,176
(4) Macerata-Civitanova	— Civitanova-Morravalle	» 13,200

Dagli stessi prospetti *B* e *C* rilevasi che lo stato dei suddetti progetti alla fine del 1881 era il seguente, confrontato col 1880:

	Numero dei progetti	Lunghezza in metri	IMPORTO di progetto	IMPORTO a base d'asta
Progetti di tronchi in costruzione . . .	75	748,717	122,627,918	95,535,671
Id. id. appaltati . . .	6	107,900	14,483,361	12,017,883
Id. id. in corso d'appalto	3	21,880	5,795,695	4,767,800
Id. id. approvati dal Consiglio di Stato . .	13	127,843	25,042,282	20,181,834
Id. id. dal Consiglio dei lavori pubblici	5	81,499	9,202,128	7,327,457
Id. in esame presso il Consiglio di Stato . .	3	37,610	11,461,159	9,795,678
Id. id. presso il Consiglio dei lavori pubb.	18	196,845	57,124,099	48,497,783
Id. rinviati per modificazioni	8	119,814	50,843,999	47,040,316
Totale nel 1881	131	1,442,138	296,585,641	245,164,422
Id. » 1880	68	707,438	120,302,963	95,087,500
Restano pel 1881	63	734,700	176,282,678	150,076,922

Dallo stesso prospetto *B*, prendendo in considerazione gli importi d'appalto con quelli deliberati, si rileva che la somma complessiva degli appalti in L. 107,553,554 venne deliberata per L. 82,169,798.07, col ribasso percentuale medio di L. 25.36, essendo stato il massimo del 37.77 ed il minimo del 1.20. Tali importi sono così ripartiti per categoria:

	Lunghezza dei tronchi in metri	IMPORTO di progetto	IMPORTO a base d'asta	IMPORTO deliberato	Ribasso medio per 0[0
Linee di 1.a categoria . . .	209,812	72,957,622	60,016,407	44,533,633.27	25.80
Id. di 2.a id. . .	238,226	26.106,316	20,470,008	15,688,222.21	22.87
Id. di 3.a id. . .	395,379	37,963.941	25,577,139	21,583,727.18	26.31
Id. di 4.a id. . .	13,200	789,000	490,000	364,215.41	25.67
Totale	856,617	137,116,279	107,553,554	82,169,798.07	25.36

Dal prospetto *D* rilevasi che la differenza delle somme dei progetti d'appalto con quelli a base d'asta dipende dalle seguenti somme tenute a disposizione dell'Amministrazione:

Per espropriazioni	L.	8,670,862
Per imprevisti	»	5,151,613
Per armamento	»	15,740,250
Totale	L.	29,562,725
Importo degli appalti	»	107,553,554
Importo totale dei progetti	L.	137,116,279

Il prospetto *E* dimostra come i 131 progetti presentati alla superiore approvazione per la lunghezza totale di m. 1,442,138 e per l'importo presunto di L. 296,585.641, importarono, per studii e compilazioni, una spesa di lire 4,173,012.02, e quindi una media di L. 2,893 per chilometro e di L. 14.07 per ogni mille lire di spesa presunta.

	Importo	Media per chil.	Media per 1000 lire
Linea di 1ª categ.	L. 1,652,301.77	L. 3,627	L. 9.70
» di 2ª »	» 1,641,384.12	» 3,672	» 23.62
» di 3ª »	» 814,993.77	» 1,663	» 14.50
» di 4ª »	» 61,332.36	» 1,289	» 14.61
Totale	L. 4,173,812.02	L. 2,893	L. 14.07

Nel prospetto *F* sono indicati i tronchi pei quali erano di fatto iniziati i lavori a tutto il 1881, e le spese pei lavori già eseguiti alla detta epoca. Risulta da esso che i tronchi sui quali i lavori erano realmente iniziati a tutto il 1881 sommavano a 72, per la lunghezza complessiva di m. 705,163, e per il presunto importo di L. 118,763,078; e che alla fine del detto anno erano stati eseguiti lavori per l'importo di L. 28,059,687.

Nei prospetti *G* e *H* trovansi esposti tutti gli elementi tecnici pei tronchi finora studiati; e finalmente, per dare un' idea del progresso degli studii anche nel periodo dal 1° gennaio al 1° luglio 1882, il prospetto *I* ci offre la seguente situazione generale dei progetti alla detta epoca, col riassunto per le varie categorie:

PROGETTI	Num.	Lunghezza in metri	IMPORTO di progetto	IMPORTO a base d' asta
Appaltati o in corso d' appalto	97	1,015,862	175,586,352	141,065,078
Già ammessi dal Consiglio di Stato	27	312,706	109,626,254	96,137,627
Già ammessi dal Consiglio superiore dei lavori pubblici	6	75,606	13,725,530	9,794,478
In esame al Consiglio di Stato	3	51,277	6,383,000	5,190,978
In esame al Consiglio super. dei lav. pub.	14	147,203	50,842,900	45,047,403
Rinviati per modificazioni	13	171,707	35,147,809	30,009,378
Totale	160	1,774,361	391,312,145	327,244,942
Categorie.				
Linee di 1ª categoria	48	492,674	198,651,907	173,204,842
Id. di 2ª id.	53	617,984	121,269,060	102,579,898
Id. di 3ª id.	53	591,340	62,775,178	46,164,767
Id. di 4ª id.	6	72,363	8,616,000	5,295,435
Totale	160	1,774,361	391,312,145	327,244,942

Dei suddetti 160 progetti, 97 erano già appaltati o in corso d'appalto, 27 pronti per l'appalto, e pegli altri non erano ancora esaurite le pratiche per l'approvazione.

Dopo ciò, la Relazione conchiude che, confrontando queste cifre con quelle corrispondenti al 1° luglio 1881, date nella Relazione precedente, si scorge subito che gli studii hanno proseguito con grande attività, e che, per quanto si è potuto, si sono affrettati gli appalti dei progetti approvati. E si fa pur notare che a quell'epoca non era ancora promulgata la legge 5 luglio 1882, per la quale il Governo è autorizzato a fare appalti anche al di là dei limiti del bilancio, mediante anticipazioni, in parte obbligatorie, in parte con frutto del 5 per 0[0] annuo, da farsi dalle Imprese assuntrici; col quale mezzo si è potuto in seguito bandire le aste per tutti i progetti.

(*Continua*).

PRODOTTI FERROVIARII MENSILI

(Agosto 1882).

Dalla Direzione generale delle Strade ferrate presso il Ministero dei lavori pubblici abbiamo in questi giorni ricevuto il prospetto dei prodotti del mese di agosto 1882, confrontati con quelli dell'agosto 1881, ed in relazione ai precedenti (*).

Il prodotto generale dell'agosto 1882 ascese a lire 16,783,117, costituito come segue:

Viaggiatori	L.	7,897,780
Bagagli	»	283,912
Merci a grande velocità	»	1,453,007
Id. a piccola velocità	»	7,080,978
Prodotti diversi	»	67,440
Totale	L.	16,783,117

Tale prodotto va poi ripartito come segue:

			1882		1881
Ferrovie dello Stato	Alta Italia	L.	8,718,570	L.	8,792,933
	Romane	»	2,598,557	»	2,680,723
	Calab.-Sic.	»	1,002,517	»	884,042
» di Società esercìte dallo Stato		»	1,665,152	»	1,677,461
» Meridionali		»	2,277,425	»	2,247,639
» Venete		»	95,180	»	100,756
» Sarde		»	107,288	»	125,726
Ferrovie diverse		»	318,428	»	302,079
Totale		L.	16,783,117	L.	16,811,350

Si ebbe dunque nell'agosto 1882 una diminuzione complessiva di L. 28,243 in confronto del 1881. — Diminuirono: le Ferrovie Romane di L. 82,166; le Ferrovie dell'Alta Italia di L. 74,363; le Sarde di L. 18,438; le Ferrovie di Società esercìte dallo Stato di L. 12,309; e le Venete di L. 5,576. — Aumentarono invece: le Calabro-Sicule di lire 118,475; le Meridionali di L. 29,786; e le Ferrovie diverse di L. 16,349.

I prodotti poi dal 1° gennaio a tutto agosto 1882, confrontati con quelli dell'eguale periodo del 1881, furono i seguenti:

			1882		1881
Ferrovie dello Stato	Alta Italia	L.	61,848,580	L.	60,192,426
	Romane	»	20,707,897	»	21,305,512
	Calab.-Sic.	»	7,558,182	»	7,349,241
» di Società esercìte dallo Stato		»	11,587,812	»	11,287,950
» Meridionali		»	15,636,611	»	15,857,337
» Venete		»	701,235	»	607,704
» Sarde		»	940,525	»	937,578
Ferrovie diverse		»	2,018,976	»	1,706,932
Totale		L.	120,999,818	L.	119,244,680

Si ebbe dunque, nel suddetto periodo del 1882, un aumento complessivo di L. 1,755,138 in confronto del 1881. — Aumentarono: le Ferrovie dell'Alta Italia di L. 1,656,154; le Ferrovie diverse di L. 312,044; le Ferrovie di Società esercìte dallo Stato di L. 299,862; le Calabro-Sicule di lire 208,941; le Venete di L. 93,531; e le Sarde di L. 2,947. — Diminuirono invece: le Romane di L. 597,615; e le Meridionali di L. 220,726. —

Devesi qui notare che la lunghezza totale delle linee in esercizio, che nell'agosto 1881 era di chil. 8,919, nell'agosto 1882 ascendeva a chil. 9,088, essendosi nello stesso mese

(*) V. *Monitore*, N. 46 a. c.

aggiunti ai chil. 9,083, ch'erano nel mese precedente, altri chil. 5 pel tronco di Larino, Stazione della rete Adriatico-Tirrena (Meridionali) — E la lunghezza media, che nell'agosto 1881 era di chil. 8,785, nell'agosto 1882 ascendeva a chil. 8,967. —

Il prodotto chilometrico delle diverse linee in esercizio nell'agosto 1882, confrontato con quello del 1881, fu il seguente:

		1882	1881
Ferrovie dello Stato	Alta Italia	L. 3,339	L. 3,367
	Romane	» 1,540	» 1,593
	Calabro-Sicule	» 746	» 673
»	di Società esercite dallo Stato	» 1,780	» 1,794
»	Meridionali	» 1,440	» 1,550
»	Venete	» 694	» 735
»	Sarde	» 275	» 323
Ferrovie diverse		» 970	» 920
	Media complessiva	L. 1,832	L. 1,900

Si ebbe dunque nell'agosto 1882 una diminuzione media complessiva di L. 38 in confronto del 1881. — Diminuirono: le Meridionali di L. 110; le Romane di L. 53; le Sarde di L. 48; le Venete di L. 41; le Ferrovie dell'Alta Italia di L. 28; e le Ferrovie di Società esercite dallo Stato di L. 14. — Aumentarono invece: le Calabro-Sicule di L. 73; e le Ferrovie diverse di L. 50.

Finalmente il prodotto chilometrico dal 1° gennaio a tutto agosto 1882, confrontato con quello dell'eguale periodo del 1881, fu il seguente:

		1882	1881
Ferrovie dello Stato	Alta Italia	L. 23,687	L. 23,053
	Romane	» 12,296	» 12,666
	Calabro-Sicule	» 5,627	» 5,670
»	di Società esercite dallo Stato	» 12,393	» 12,072
»	Meridionali	» 10,153	» 10,936
»	Venete	» 5,118	» 4,435
»	Sarde	» 2,417	» 2,460
Ferrovie diverse		» 6,155	» 5,825
	Media complessiva	L. 13,493	L. 13,573

Si ebbe dunque, nel suddetto periodo del 1882, una diminuzione media complessiva di L. 80 in confronto del 1881. — Diminuirono: le Meridionali di L. 783; le Romane di lire 370; e le Sarde di L. 43. — Aumentarono invece: le Venete di L. 683; le Ferrovie dell'Alta Italia di L 634; le Ferrovie diverse di L. 330; e le Ferrovie di Società esercite dallo Stato di L. 321.

L'ILLUMINAZIONE ELETTRICA

ad incandescenza

(Continuazione — Vedi N. 46).

Swan. — Il competitore di Edison nella lampada ad incandescenza è Swan.

Questi, fin dal 1877, erasi dedicato a studiare il modo di ottenere una lampada elettrica ad incandescenza, servendosi però di fili di carbone, e non di fili metallici. I primi tentativi furono fatti colla carta carbonizzata e rinchiusa in una campana, ove poteasi produrre un vuoto più o meno perfetto. Ma la carta venne ben presto abbandonata onde sostituirvi altro materiale carbonizzato.

Nel giugno 1879, quando l'Edison prese in Inghilterra il brevetto per lampade ad incandescenza con fili di platino, preparati nel modo che già abbiamo brevemente indicato, lo Swan tenne una conferenza in Newcastle, sotto la presidenza di William Armstrong, per far noti i suoi studii sulla lampada ad incandescenza con filamenti di carbone. Però fu solo nel giugno 1880 che tali risultati vennero resi di pubblica ragione dal giornale *Photographic Journal.*

Queste date abbiamo creduto bene di far rilevare, acciò si possa giudicare come, tanto l'Edison che lo Swan, senza sapere l'uno dell'altro, si sieno contemporaneamente occupati di uno stesso studio.

Diciamo intanto quali sieno i caratteri essenziali, che distinguono la lampada Edison da quella Swan.

Secondo Edison, acciò il filo possa servire per la lampada ad incandescenza, deve esser di carbone, che conservi la naturale struttura (*structural carbon*).

Egli dichiara che, sotto tale denominazione, intende un carbone in cui la struttura naturale (cellulare od altra), oppure la materia originale venne conservata inalterata, cioè non modificata da qualche procedimento tendente a riempiere i pori con carbone senza struttura, oppure ad aumentare la sua densità od alterare la sua resistenza. In conseguenza l'Edison ricorre ai filamenti naturali, come quello del *bambou*, che sottomette alle numerose operazioni già indicate.

Lo Swan invece si sforza di ottenere un materiale adatto per i filamenti di carbone, e che sia, per quanto è possibile, privo di struttura. Per tal uso egli non poteva quindi impiegare fibre vegetali nel loro stato naturale. La carta, che per prima si presentava come adatta allo scopo, non diede risultati soddisfacenti, anche se preparata con la massima cura. Venne quindi impiegato il filo di cotone, a cui si fa subire un'operazione simile a quella con cui ottiensi la pergamena. L'esperienza provò che i fili di cotone convenientemente preparati davano i risultati che si volevano ottenere dalla carta carbonizzata e che essa in pratica non diede.

Il filo di cotone, messo a macerare in una soluzione di acqua e d'acido solforico, fino a che sia distrutta la forma fibrosa, se è convenientemente lavato ed asciugato, diventa corneo, omogeneo, di resistenza considerevole. Per aumentare la densità e l'uniformità del filo, lo si preme fra due rulli, e così ottiensi anche una maggiore estensione per la superficie incandescente. Dopo ciò, il filo vien carbonizzato.

È quindi evidente che la differenza fra le due lampade sta in ciò, che l'Edison adopera carbone con struttura naturale, mentre lo Swan impiega quello senza struttura. Il successo ottenuto dalle due lampade prova come non sia necessaria la struttura naturale pei carboni incandescenti; una conferma di ciò la vedremo più innanzi, parlando di alcune altre lampade ad incandescenza.

Lo Swan, nel gennaio 1880, prese un brevetto pel modo

di preparare le lampade affine di togliere al carbone il difetto di depositarsi nell' interno del globo di vetro.

Egli propone di far il vuoto della lampada mediante una pompa Sprengel; però, durante l'operazione, consiglia di mantenere il carbone allo stato d' incandescenza pel passaggio di un' intensa corrente elettrica. È questo un procedimento analogo a quello a cui già abbiamo accennato, parlando della lampada Edison con fili di platino.

La forma del carbone data dallo Swan nelle sue lampade è diversa da quella adottata dall' Edison. Lo Swan fa fare un giro intero al filo, che quindi presenta nella parte superiore la forma di un circolo: le due estremità del filo si attaccano alle estremità dei fili di platino, pei quali si fa passare la corrente. Questa forma della lampada riesce più graziosa di quella dell' Edison, perchè, quando è accesa, l' incandescenza del circolo di carbone, che si proietta chiuso, serve ad aumentare lo splendore della luce, più che nol possa fare, a parità di tutte le altre condizioni, il semplice filo a ferro di cavallo.

Lane Fox. — Il Lane Fox prese una patente per lampade elettriche ad incandescenza nel 1878.

Egli allora proponeva l' impiego di un filo fatto con lega di platino ed iridio. Il filo era in forma di ferro di cavallo, e le estremità si collegavano alle estremità dei conduttori, che passavano attraverso al bulbo di vetro ermeticamente chiuso.

Oltre la forma di un semplice ferro di cavallo, il Lane Fox propose anche di far piegare più volte il filo su di un bastone di vetro, messo attraverso ai sostegni dei fili conduttori della corrente, e ciò per aumentare la superficie di irradiazione della luce.

Lane Fox studiò anche un' altra lampada, in cui la parte che si metteva in incandescenza, e che costituiva il tratto curvo del ferro di cavallo, era un corpo refrattario, come p. es. l' amianto impregnato di carbone.

Nella lampada attualmente in commercio e fabbricata dal Lane Fox, il filo è ottenuto dalla carbonizzazione di fibre erbose, come la *ginestra.* Si comincia dal far bollire le fibre in una soluzione di soda o di potassa caustica, indi raschiasi la corteccia. Dopo che le fibre vennero completamente pulite e liberate dalla potassa, si avvolgono, ad una una, in forma di piombaggine, che dia alle fibre la figura di un ferro di cavallo; esse vengono collocate in un crogiuolo di piombaggine che si porta al calor bianco.

Dopo questa operazione, le fibre vengono di nuovo carbonizzate, deponendovi del carbone proveniente da un gas ricco di idrocarburi. Perciò le fibre vengono introdotte in un vasto globo pieno di un gas molto idrocarburato, e riscaldate fino all'incandescenza per mezzo di una corrente elettrica.

I fili così riscaldati decompongono il gas, ed il carbone depositasi sulle fibre, specialmente là dove esse sono più sottili, perchè ivi più alta è la temperatura.

Così i fili riescono di uniforme resistenza, cosa di capitale importanza per le lampade.

Invece di riscaldare i fili colla corrente elettrica, si può far l'operazione mettendo il globo pieno di gas e coi fili entro un forno ad alta temperatura.

I fili vengono poi classificati secondo la loro grossezza, dalla quale dipende essenzialmente la maggiore o minore resistenza del filo e quindi l'intensità della luce.

Per la classificazione usasi un piccolo specchio a galvanometro, che riflette un raggio della luce della lampada in una scala graduata in *candele.* La grossezza del filo viene molto ingegnosamente adoperata per variare l'angolo di inclinazione dello specchio e quindi portare il raggio luminoso più in alto o più in basso nella scala.

Altra particolarità della lampada Lane-Fox consiste nel modo di congiungere le estremità del filo di carbone con quelle dei reofori della corrente.

Le estremità degli *elettrodi* di platino, a cui si collegano le estremità del filo di carbone costituente la parte incandescente della lampada, sono fuse entro due prominenze di vetro, che formano come il fondo di due tubetti.

Il filo di platino di questi fondi esce per un tratto, e penetra nel tubetto. Questi tubetti sono pieni di mercurio e poi chiusi con un tappo di gesso, che porta seco un filo comunicante con uno dei reofori.

La chiusura è ermetica ed il contatto perfetto, perchè il mercurio, tolto al contatto dell' aria, non si ossida, nè si volatilizza.

Maxim. — Maxim è un Americano, i cui lavori sulle macchine elettriche e sull'illuminazione elettrica vennero conosciuti in Europa solo nel 1881.

La lampada ad incandescenza del Maxim è fatta con un carbone in forma di un *M*, le cui due aste estreme si collegano coi reofori.

Il carbone è fatto con carta carbonizzata, che rendesi durevole ricoprendo la sua superficie con una dura crosta di carbone. Ciò ottiensi riscaldando, con una corrente elettrica, il filo carbonizzato fino all'incandescenza, in un' atmosfera piena di *gasolina.* Quando il filo raggiunge la temperatura del calor bianco, la gasolina si decompone ed il carbone resta aderente al filamento. Siccome il grado d'incandescenza di un filo varia colla sua resistenza al passaggio della corrente, e questa resistenza, com'è noto, è tanto maggiore quanto più sottile è il filo, così ne segue che nel pezzo di carta carbonizzata, che costituisce il filo della lampada Maxim, le parti più sottili si riscaldano di più, e quindi una maggior quantità di carbone vi resta depositata. Conseguentemente è facile ottenere nel filo sottoposto alla carburazione una omogeneità quasi perfetta ed una grande durata.

Sotto questo punto di vista, la lampada Maxim è fra le migliori che si conoscano.

Jablochkoff. — Anche Jablochkoff, che molto fece per mettere in voga la luce elettrica, fabbricò una lampada ad incandescenza. La sua invenzione data dal 30 novembre 1876, quasi alla stessa epoca in cui ridusse la sua candela per lampade ad arco ad una forma pratica.

Il principio su cui si fonda Jablochkoff non è quello di rendere incandescente il carbone, perchè ciò richiede naturalmente uno spazio perfettamente vuoto per non far troppo presto sparire per ossidazione la materia resa incandescente. Invece Jablochkoff fa ridurre incandescente un pezzo di porcellana. Per ottenere ciò è necessario far comunicare il pezzo di porcellana coi due reofori del circuito, che però sono, in sul principio, in comunicazione

fra di loro per mezzo di uno strato costituito da un miscuglio di gomma e carbone e che distendesi sulla porcellana.

La luce ottenuta è gialla, la lunghezza del pezzo incandescente fra i due reofori è di circa 30 o 35 millimetri, e l'intensità della luce raggiunge 2 o 3 Carcel, cioè 20 o 30 candele circa.

Questa lampada però non è molto pratica, perchè tutte le volte che si spegne, bisogna rinnovare lo strato sul pezzo di porcellana, e perchè consuma una quantità considerevole di forza.

Altre invenzioni relative all'illuminazione ad incandescenza datano da un'epoca anteriore alla recente Esposizione internazionale di elettricità di Monaco. Fra le altre citeremo le seguenti:

Lampada di T. E. Gatehouse, di un sistema differenziale fondato sulla proprietà che la resistenza al passaggio dell'elettricità aumenta nei metalli col crescere della temperatura, e diminuisce invece nel carbone quando la temperatura s'innalza.

Il Faure, l'inventore degli accumulatori, propose una lampada per facilitare il ricambio dei carboni senza rompere il vetro, e per fare il vuoto senza molta difficoltà. Il carbone è costituito da lastrine di grafite, che si piegano a caldo secondo la forma voluta.

La *Société Force et Lumière* di Bruxelles prese la privativa per una lampada, in cui la resistenza aumenta, non perchè il filo di carbone da rendersi incandescente diminuisce di diametro, ma perchè l'*aumento di resistenza*, com'è noto, *è direttamente proporzionale al numero delle divisioni che si hanno nel conduttore.*

La stessa Società propose una lampada ad incandescenza destinata a bruciare all'aria aperta. Essa è formata da diversi cilindretti di carbone posti entro tubi metallici, i quali sono coi loro assi in uno stesso piano e sono assicurati ad un arco metallico, ma convergenti verso il centro di tale arco. Entro il tubo sonvi dei piccoli pesi di piombo, che gravitano contro i cilindretti di carbone e li spingono verso il centro dell'arco, ove sono tenuti da parte da una specie di tenaglia, le cui ganascie sono in comunicazione coi fili dei reofori. Quando la corrente passa, le punte dei cilindretti di carbone diventano incandescenti, e siccome sono al contatto dell'aria, così essi si consumano; però i pesi di piombo tendono a far avanzare i cilindretti man mano che le punte si consumano, e così la luce è continua fino a che tutti i cilindretti sono consumati.

Jameson fece una lampada ad incandescenza, in cui diversi carboni si trovano entro un globo vuoto d'aria. Le cose sono disposte in modo che un solo carbone alle volte può esser in incandescenza; per mezzo di una trasmissione di corda senza fine, appena un carbone è consumato se ne mette subito un altro in azione, senza esser costretti a smontar la lampada.

Crookes propose un metodo per regolare la resistenza dei fili di carbone adoperati per la lampada ad incandescenza. In un cilindro di vetro si può mettere un coperchio che porti seco i carboni già montati per esser introdotti nel globo della lampada. La chiusura di questo coperchio si può rendere ermetica, mediante uno strato di mercurio convenientemente disposto. Nel cilindro di vetro si fa il vuoto; vi è poi la possibilità d'introdurre nel cilindro una corrente di cloroformio. Allora per ogni filo si fa passare la corrente; e se la resistenza è troppo grande, si aumenta l'intensità della corrente stessa, ed in pari tempo s'introduce il cloroformio nel cilindro. Il filo di carbone è così a poco a poco ricoperto di particelle di carbone, e man mano la resistenza diminuisce. Giunti al grado voluto, si fa cessare l'azione della corrente.

La lampada di Hussey e Dodd è composta di un vetro di forma ovale, le cui estremità sono tagliate da piani normali all'asse maggiore, ad eguale distanza dall'altro asse.

Diversi fili di carbone entrano nel globo, e sono sorretti alle loro estremità da conduttori metallici, che entrano nei tappi, dai quali il globo di vetro è ermeticamente chiuso.

Le estremità dei conduttori sono da una parte legati assieme ad un cilindro metallico e quindi conduttore, e dall'altra ad un cilindro di *ebanite*, però in modo che alla superficie del cilindro tutte le estremità sieno scoperte.

I due cilindri ora menzionati hanno egual diametro, e trovansi avere lo stesso asse di quello maggiore della lampada. Appoggiando i due cilindri su appositi sostegni, la lampada può girare attorno al suo asse maggiore. Le cose sono disposte in modo che, mentre dalla parte del cilindro metallico tutte le estremità dei conduttori collegati ai carboni sono in comunicazione con uno dei reofori della corrente, dall'altra parte poi è solo una delle estremità dei conduttori attaccati ai carboni che è in comunicazione coll'altro reoforo della corrente. Ne consegue che non vi è mai più di un solo carbone alla volta che si metta in incandescenza.

Se un carbone si rompe e la lampada si spegne, un commutatore automatico fa girare la lampada attorno al suo asse, finchè un altro carbone non sia messo in circuito e quindi la lampada di nuovo accesa.

Riverton prese nel 1881 la privativa per una lampada, in cui il carbone è fatto ad *U*, ma traversato da tante sbarrette orizzontali, che costituiscono tanti passaggi alla corrente. Le sbarrette possono essere anche disposte verticalmente, ed allora la parte incandescente della lampada ha la figura di una graticola. —

Queste ed altre di minor importanza sono le invenzioni concernenti la luce elettrica ad incandescenza e che erano già note prima dell'Esposizione internazionale di Monaco.

A questa Esposizione figuravano pure altre lampade, ed anche di esse, specialmente perchè alcune toccano davvicino il nostro paese, daremo una breve descrizione.

(Continua) LIGHT.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Ieri si è proceduto, per ordine del Ministero dei lavori pubblici e da parte di apposita Commissione tecnica, ad una nuova visita di ricognizione della ferrovia Novara-Pino, allo scopo di fissare definitivamente il giorno dell'apertura al pubblico servizio.

La Commissione era composta del comm. Massa, Direttore dell'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia, e del R. Commissario per le Ferrovie stesse comm. Bussi, in concorso del Direttore dei lavori comm. Giambastiani.

Da informazioni ricevute all'ultimo momento sappiamo che la Commissione riscontrò la linea completa, in ottima condizione, in seguito ai molti lavori eseguiti alacremente nei giorni scorsi; e propose subito al Ministero l'apertura all'esercizio pel 4 dicembre, anzichè prima come credevasi, solo per dar tempo di completare i binarii e le piattaforme pel servizio delle merci alla Dogana di Luvino, lavoro ritardato dallo sgombero dei materiali, del mobilio e degli addobbi impiegati per la refezione dell'inaugurazione.

Il Ministero approvò telegraficamente la proposta.

><

Ci scrivono da Mortara che si lavora con tutta attività a completare l'armamento del tronco di ferrovia da Mortara a Garlasco. Attualmente l'armamento stesso trovasi già posato nella tratta da Mortara fino oltre Tromello; epperò non mancano che 3 soli chilometri per arrivare a Garlasco.

Tutto fa dunque ritenere che l'apertura all'esercizio del tronco di che trattasi potrà aver luogo prima della fine del prossimo dicembre, previa la visita di ricognizione, che siamo assicurati dovrà aver luogo fra pochi giorni.

Alquanto più arretrati sono i lavori del tronco Robbio-Vercelli, il solo che rimarrebbe da aprire della intera linea Vercelli-Mortara-Pavia-Broni: ma si spera che, qualora la stagione non si mostri troppo contraria al buon andamento dei lavori, anche questo tronco potrà probabilmente trovarsi, prima della fine dell'anno, in istato di essere aperto all'esercizio.

><

Altra linea prossima ad essere aperta all'esercizio è quella da Pinerolo a Torre Pellice, lungo la quale, nei tratti a forte pendenza, si sta provvedendo allo spandimento del 2° strato di massicciata. Ci viene assicurato che la Società concessionaria sta per domandare al Ministero dei lavori pubblici la visita di ricognizione, essendo sua intenzione di non ritardare l'apertura della linea al di là del 15 dicembre prossimo. L'esercizio di questa linea verrà assunto dall'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia, la quale ha già predisposto tutto l'occorrente.

><

I prodotti lordi del traffico sulle Ferrovie dell'Alta Italia dal 1° gennaio a tutto ottobre 1882 hanno raggiunto la somma di L. 94,932,157.28, comprese lire 105,252.70 per la navigazione sul lago di Garda; mentre nell'eguale periodo del 1881 ascendevano a L. 94,933,954.96, comprese L. 104,390.85 per la navigazione suddetta.

Si ebbe dunque nel 1882 una diminuzione di lire 1,797.68, calcolato pure l'aumento di L. 861.85 per la detta navigazione.

><

Il Consiglio di Stato, in una sua recente adunanza, ha ritenuto che possa essere approvata la maggiore spesa di L. 480,000 per opere occorse in più di quelle preventivate nella costruzione del tronco da Germignaga a Luvino, della ferrovia Novara-Pino.

><

Dal Consorzio istituitosi per la costruzione di una ferrovia economica a scartamento ordinario Lecce-Novoli-Manduria-Francavilla e diramazione Novoli-Nardò, è stato presentato all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici il progetto della detta linea, la quale avrebbe la lunghezza di chil. 52, ed importerebbe la spesa di L. 4,400,000. Su questo progetto daremo in un prossimo numero dettagliate informazioni tecniche.

><

Il Ministero di agricoltura, industria e commercio ha approvato, per la parte che lo riguarda, una modificazione alle attuali tariffe, concordata fra le Amministrazioni ferroviarie e tendente a ridurre il prezzo di trasporto di alberi da innesto, di piantine forestali, di macchine agrarie e di bestiame.

><

Ci scrivono da Cagliari che da quella Camera di commercio, nonchè dai privati, è sentita la necessità della istituzione di un secondo treno da Terranova a Cagliari.

Attualmente, fra i detti due punti, esistono soli due treni, uno di andata e l'altro di ritorno, con partenza rispettiva da Cagliari e da Terranova alle ore 5.30 e 9 antimeridiane.

Fra la partenza da Terranova di quest'ultimo treno e l'ora fissata per l'arrivo del piroscafo, che porta i passeggeri e le corrispondenze della Capitale e di gran parte del continente, corre uno spazio di 5 ore; ma questo pure non basta, essendo frequentissimi i casi di ritardi di 7 ed 8 ore, dipendenti, sia da ritardata partenza del piroscafo da Civitavecchia per causa di cattivo tempo, sia da burrasca incontrata per viaggio.

Per ovviare quindi agli inconvenienti, che da siffatti ritardi derivano al Commercio ed ai privati per la perdita forzata di una intera giornata, la suddetta Camera di commercio ha instato presso le Autorità governative locali, affinchè si facciano interpreti della necessità d'istituire un secondo treno da Terranova a Cagliari, destinato a partire dopo l'arrivo del piroscafo da Civitavecchia.

><

In una recente adunanza, la Camera di commercio di Torino si è occupata di una circolare a lei indirizzata dalla consorella di Catania, colla quale si domandava il suo appoggio presso il Ministero dei lavori pubblici per la adozione del progetto dell'ingegnere Calabretta, relativo al passaggio dei treni ferroviarii attraverso lo Stretto di Messina, onde evitare il trasbordo dei passeggeri e delle merci.

La Camera di commercio di Torino, ritenuto che, qualora fosse considerato possibile e conveniente il proposto passaggio tra la Sicilia ed il continente, ne

deriverebbe una economia nel trasporto, tanto dei passeggeri, quanto delle merci, ha deliberato di appoggiare presso il Governo l' accennato progetto.

L' idea dei trasporto dei treni ferroviarii attraverso lo Stretto di Messina non è nuova, e fu anche esaminata e scartata per le grandi difficoltà pratiche in un punto di difficilissima navigazione, com' è quello Stretto.

Tuttavia, non conoscendo noi il progetto dell 'ing. sig. Calabretta, ci asteniamo da qualsiasi considerazione in proposito: solo facciamo voti affinchè il commercio e l'industria della Sicilia abbiano in breve a svilupparsi in modo da rendere necessaria l' opera veramente grande e proficua, proposta dall' on. Baccarini colla nuova legge sulle costruzioni ferroviarie, cioè di un passaggio sottomarino dello Stretto.

✂

Il Consiglio di amministrazione delle Ferrovie Romane, nella sua seduta del 27 corrente, dopo aver trattato alcuni affari d'interna amministrazione, approvava:

1. La sistemazione ed il ristauro generale del fabbricato viaggiatori nella Stazione di Civitavecchia;
2. Il completamento del piazzale della Stazione di Albegna;
3. La costruzione di una nuova Stazione all' Arbia, fra quelle di Siena e di Asciano;
4. L'impianto di un serbatoio metallico alla Stazione di Ficulle;
5. Una tariffa speciale locale pei trasporti della pozzolana;
6. Un atto addizionale alla Convenzione pel servizio cumulativo colle Ferrovie della Società Veneta;
7. Alcune provviste occorrenti all'esercizio, cioè: barberini, carbone da fabbri, lamiere di ferro, tubi di ghisa, stagno in pani e lamiere di rame.

✂

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 20 al 25 corrente.

Furono, tra gli altri, approvati i progetti riflettenti:

L' impianto di una Stazione ad Ozzano, nel tronco Parma-Fornovo della ferrovia Parma-Spezia;

L' ampliamento e riordino della Stazione di Collegno, nella ferrovia Torino-Susa;

L' impianto di piccole officine e magazzeni nella Stazione di Catania, lungo la ferrovia Messina-Siracusa;

L' ampliamento della Stazione di Moncalieri, lungo la ferrovia Torino-Genova;

L'impianto di una tramvia a vapore da Torino a Settimo;

L'eseguimento della correzione detta di Barbarolo, sulla strada nazionale Firenze-Bologna, nel tratto compreso tra i Sabbioni e la Predosa, in provincia di Bologna;

La costruzione del tronco della strada provinciale di 1ª serie lungo la valle del Trigno, compreso fra la nazionale della Ravindola presso Castellone, e la nazionale degli Abruzzi, in provincia di Campobasso;

La costruzione di un ponte a travata metallica sul fiume Pecora, lungo la strada provinciale Massetana, in provincia di Grosseto;

La sistemazione dell'argine sinistro del canale Cagnola, dalle Acquenere alla confluenza del canale Biancolino, in Comune di Carrara Santo Stefano, provincia di Padova;

Le saltuarie riparazioni frontali occorrenti sulla destra e sulla sinistra del Frasine, nel circondario idraulico di Este;

Le opere pel ritiro di argine e riparazione frontale occorrenti sulla sinistra di Adige a Volta Moggia, in Comune di Bonavigo, provincia di Verona;

Una difesa frontale sulla destra di Adige alla Marezzana Brognoligo, in Comune di Ronca, provincia di Verona;

E le opere occorrenti per l'impianto di una grue sulla calata di levante della Darsena di Cagliari.

Furono pure approvati i seguenti cottimi stati conchiusi d'urgenza dal Genio civile:

Per chiusura della rotta, detta di Tezze, avvenuta nell'arginature di Guà a Trissino, in provincia di Vicenza;

Per chiusura della rotta avvenuta nell'arginatura destra di Piave a Campolongo, in Comune di Fossalta, provincia di Venezia;

Per chiusura del taglio di scarico stato aperto sulla sinistra del Canale di Pontelongo, nella località detta Val d'Occhi, provincia di Padova;

Per chiusura della rotta avvenuta sulla sinistra di Piave, nella località detta La Favorita, in Comune di Noventa, provincia di Venezia;

E per ritiro d'argine sulla sinistra di Piave a Volta Mussetta, in Comune di San Donà, provincia di Venezia.

Fu del pari approvato un progetto di massima per l'impianto di un faro di quart'ordine nell'isola di Lampedusa.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie Romane. — La *Libertà* dice che le Ferrovie Romane stanno costruendo intorno a Roma, ossia sulle linee che cingono la Capitale, un secondo binario.

Per ora l'impianto di questo secondo binario si limita da Roma a Ciampino, sulla linea di Napoli; da Roma al Portonaccio, colla speranza di prolungarlo fino ad Orte, sulla linea di Firenze; e fino alla Stazione di San Paolo per la linea Maremmana, col proposito di protrarlo fino a Civitavecchia.

Mentre lodiamo questo primo passo, facciamo voti perchè tutte le grandi arterie, che mettono capo alla Capitale, siano ben presto arricchite d'un secondo binario.

Ferrovia Belluno-Feltre-Treviso. — Alle ore 10 ant. del 6 dicembre p. v., presso la Prefettura di Treviso, si addiverrà all'incanto per l'appalto della fornitura e spandimento del secondo strato di massicciata e posizione in opera dell'armamento e materiale fisso nel tronco di ferrovia in costruzione Biadene-Signoressa-Treviso, lungo la ferrovia Belluno-Feltre-Treviso, per la presunta somma di L. 80,000.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 4,000, ed in L. 8,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovie venete interprovinciali — Nella riunione che ebbe luogo il 18 corr. a Treviso, l'Assemblea del Consorzio interprovinciale ferroviario prese atto delle comunicazioni del Comitato in ordine alla consegna delle strade ferrate allo Stato, e deliberò l'impiego interinale delle somme disponibili al 1° gennaio, impiego che si farà in buoni del Tesoro a dieci mesi.

La consegna di diritto è compiuta regolarmente sin dal 2 settembre scorso. La consegna di fatto, interrotta per le inondazioni, è però compiuta per la strada ferrata Padova-Bassano, e sta per essere ultimata per la strada Vicenza-Treviso.

È compiuta per la strada ferrata Vicenza-Thiene-Schio, questa per conto della Provincia di Vicenza.

Succursale dei Giovi — Il Ministero dei lavori pubblici ha telegrafato alla Prefettura di Genova che si accetteranno, sino a mezzogiorno del 30 corrente, offerte private, sulla base delle condizioni dell' asta riuscita deserta, pel 1° tronco della ferrovia Succursale dei Giovi. Il 2° tronco venne già, come annunciammo, dato in appalto.

Le anzidette offerte possono dunque essere presentate negli Ufficii della Prefettura medesima.

Tramways di Alessandria. — La *Gazzetta d'Alessandria* scrive:

La solerte Direzione dei *tramways* ha spinto in modo tale i lavori che dovevansi eseguire sulle varie linee, che quella da Alessandria a Sale potrebbe essere posta in esercizio dall'oggi al domani. Fra non molto, anche la linea da Alessandria a Casale sarà pronta a riprendere il servizio. Se si tien conto della quasi totale riforma dell'armamento che si è dovuto fare, non v'ha dubbio che si possa tributare una parola di lode alla Direzione pel modo veramente solerte in cui mandò a compimento tali riforme. Abbiamo pure constatato che, in luogo di traversine di legno dolce e piccole in confronto alla resistenza che debbono fare, vennero poste traversine di buona rovere e di grossezza tale, che potrebbero servire per una ferrovia. La ghiaia venne dappertutto sparsa senza economia. Anche alle macchine furono fatte le riparazioni necessarie nello Stabilimento meccanico proprio dell'Amministrazione, per cui ora trovansi oltre 10 macchine affatto nuove, capaci di fare un più che lodevole servizio.

Tramway Asti-Canale. — Scrivono da San Damiano d'Asti alla *Gazzetta del Popolo*:

La tramvia Asti-Canale per S. Damiano è un fatto compiuto: sia lode al proprietario sig. Berrier Delaleu, al valente ing. Adorni, che presiedette con diligenza ed attività senza pari alla costruzione perfetta in ogni sua parte.

L'eleganza delle vetture, la robustezza delle macchine e la gentilezza del personale viaggiante la rendono una tramvia-modello, il cui esercizio siamo certi riuscirà inappuntabile.

Sabbato, 25 corr. fece la prima corsa di prova, portando con sè varii signori Astesi, l'ex-sindaco cav. Pittarelli, l'ingegnere provinciale sig. Rossi, a capo dei quali stavano il coraggioso Delaleu e l'ing. Adorni.

Arrivò a San Damiano alle 10.20, ove fece fermata per accettare il *vermouth* offerto dal Municipio; quivi, assecondando il gentile invito del sig. Delaleu, salirono nel *tram* i rappresentanti del Comune e varii Sandamianesi, e proseguì il viaggio fino a Canale, ove giunse alle 11.20, dopo aver superato varie curve di qualche importanza, che si trovano lungo la linea.

In Canale vi furono festeggiamenti per parte del Municipio, che attendeva il treno colla musica; ed al mezzodì un lauto *dejeuner*, servito dall'*Albergo Sacco*, ed offerto dalla gentilezza del Delaleu, attendeva i suoi compagni di viaggio ed il Municipio di Canale.

Alle ore 2 1/2, partenza pel ritorno, fra gli applausi della popolazione.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Leggesi nella *Gazzetta Ticinese* del 22 corrente:

Il Consiglio d'amministrazione della Ferrovia del Gottardo, nella sua recente seduta, ha risolto di stanziare per il 1883 una somma di fr. 847,220 per lavori alle linee e rinnovazione del materiale ruotabile e fr. 100,000 per disgrazie straordinarie; fissò per interesse del capitale la cifra del 4 0/0, oltre un fondo di riserva come speciale assicurazione del capitale in carte-valori. Finalmente stanziò pure una somma di fr. 3 1/2 milioni per compera di nuovo materiale durante il 1883.

— Il movimento sulla ferrovia del Gottardo (250 chil.) durante il mese di ottobre p. p. fu il seguente:

Passeggieri trasportati 81,500, introito fr. 445,000; merce trasportata ton. 33,360, introito fr. 515,000. Introito complessivo fr. 960,000, ossia fr. 3840 (1881 ottobre fr. 1079.62) in media per chilometro.

Le spese d'esercizio, non compresi gli assegni al fondo di riserva per rinnovazione di opere sulla linea e del materiale d'esercizio e gli interessi dei prestiti, furono nel mese di ottobre p. p., dedotti gli introiti per locazioni di fr. 335,000, ossia fr. 1340 in media per chilometro. Quindi il maggior introito sulle spese d'esercizio nel passato mese fu di fr. 625,000.

Ferrovia del Sempione. — Leggiamo nella *Perseveranza*:

Il 19 corrente, in una seduta del Comitato pel valico del Sempione in Milano, l'ing. Giosuè Pensa ha presentato il progetto della tratta da Arona ad Ornavazzo, lungo la sponda destra del Lago Maggiore, eseguito con perizia, diligenza e finitezza tali da far veramente onore a quel distinto tecnico. Il progetto è completo in ogni suo particolare, essendo corredato di tipi fin dei più piccoli manufatti, non che dei provvedimenti per assicurare la strada dagli insulti delle piene dei torrenti attraversati. Anche le Stazioni sono delineate con ogni dettaglio, tanto per i fabbricati, che pei piazzali ed apparecchi di materiale fisso. Su questi elementi, raccolti con tanta cura ed estesi a tutti i particolari anche i più piccoli, fu redatta un'accurata perizia, la quale assicura che il costo totale della tratta potrà superare di poco gli otto milioni, con un costo chilometrico di circa L. 243,000. Nè con tale spesa si intende costruire una linea in condizioni appena discreto di esercizio, bensì invece adatta ad un grande traffico internazionale, quale appunto sarebbe chiamata a soddisfare la grande arteria da Milano a Parigi pel Sempione. Infatti le curve generalmente sono ampie, contandosene appena 3 di m. 450 di raggio, 9 di m. 500, e delle rimanenti 32 molte superanti i m. 1000. Lo sviluppo poi delle medesime sale appena a m. lin. 11,808 sui metrilin. 33,209, a cui somma l'estesa di tutto il tronco, di cui i residui m. lin. 21,401, cioè i due terzi, appartengono a rettilinei.

Le pendenze pure si tennero in limiti moderatissimi, raggiungendo appena il 6 per 1000 come massimo, e disponendo sopra orizzontale un terzo del percorso.

Gli accennati risultati economici e tecnici non si sarebbero certo raggiunti, se con vera abilità il sig. Pensa non avesse approfittato della favorevole disposizione del suolo, il quale offre sopra il lago, ad un'altezza variabile da 25 a 35 m. sul medesimo, una specie di altipiano, un vero terrazzo morenico, cioè dove un ferrovia si può adagiare assai vantaggiosamente.

A prova dell'opportuna scelta del tracciato, diremo che su 33 chilometri d'una linea, a metà falda in gran parte, s'hanno soli metri lineari 2109,7 di gallerie, divisi in sei gallerie di facilissima esecuzione, e due gallerie artificiali per metri lineari 359. I viadotti sono appena tre per una luce complessiva di m. lin., 182, ad un'altezza oscillante fra 10 e 15 metri. In fine, i ponti in ferro superiori a metri 10 di luce, e per travate massime di m. 30, salgono appena a m. 216.

Non possiamo pertanto che far voti acciò possa questa ferrovia essere prontamente costrutta; e tanto più i nostri voti diventano caldi, quanto più riflettiamo alle risultanze dell'inchiesta fatta dal signor Marteau per conto del Governo di Francia. Incaricato di studiare gli effetti che l'apertura del Gottardo poteva avere sul commercio della Francia, egli seppe far risaltare la seria importanza dei nostri rapporti con quel ricco paese, col quale abbiamo scambi per 304 milioni all'importazione, e per 503 all'esportazione. Quel pubblicista si accalora per indurre i suoi compaesani a migliorare, mediante il Sempione, la via di accesso all'Italia, in cui teme di perdere un grosso sfogo di consumo per la concorrenza germanica, favorita ora dal Gottardo.

Ferrovie francesi. — La grande Commissione, istituita col decreto del 7 ottobre p. p., per risolvere le questioni relative al regime delle ferrovie, si è riunita venerdì scorso per la prima volta, presso il Ministero dei lavori pubblici, sotto la presidenza del ministro Hérisson.

Aprendo la seduta, il Ministro pronunciò un notevole discorso, che ci riserbiamo di riferire nel prossimo numero, mancandoci oggi lo spazio. Dopo il discorso, la Commissione si è divisa in tre Sotto-Commissioni.

La prima tecnica, presieduta dal deputato Sadi-Carnot, e composta dei signori: Cendre, Cochery, Cuvinot, Gosselin, de la Jaille, Lax, Hervé-Mangon, Lesguillier, Molinos, e Pesson segretario.

La seconda commerciale, presieduta dal deputato Raynal, colla vicepresidenza di Roy, presidente della Camera di commercio di Parigi, e composta dei signori: Arbel, Chabrol, Claude, Dietz-Mounin, Georges, Lebaudy, Ménard-Dorian, Poirrier, Rougeot de Briel, Richard Waddington, Cavaignac, e Menard segretario.

La terza finanziaria, presieduta dal senatore Calmon, e composta dei signori: Allain-Targé, Dufrayer, Gay, Herault, Maguin, Peulevey, Ribot, Rivière, e Menard segretario.

La Sotto-Commissione tecnica si è riunita subito dopo la seduta plenaria, ed il Sotto-Segretario di Stato pei lavori pubblici assisteva alla riunione. Prima di entrare nello studio particolareggiato delle questioni che le sono sottoposte, essa fu unanime nel manifestare il parere, che si doveva scartare l'ipotesi dell'esercizio governativo per tutte le ferrovie francesi.

— Il Ministro dei lavori pubblici autorizzò l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ad aprire all'esercizio, col giorno 25 corr., la sezione della ferrovia da Port-Boulee a Port de-Piles, compresa tra Chinon e l'Ile-Bouchard, della lunghezza di chil. 15.223, non compresi 1,580 metri presi ad uso dalla linea da Tours alle Sables-d'Olonne. Oltre la Stazione di Chinon, comune colla linea da Tours alle Sables-d'Olonne, la detta sezione comprende le tre Stazioni di: Ligré Rivière, Sazilly ed Ile-Bouchard.

— Si è già detto che la Compagnia Parigi-Lione-Mediterraneo propose di sopprimere le differenze esistenti, dal punto di vista della tariffa generale, fra i varii gruppi di linee che essa esercita, e di percepire su queste linee una tassa uniforme ripartita in sei serie.

La Compagnia presenta al Governo altre proposte, non meno importanti, sulle tariffe speciali a piccola velocità: su cinque categorie, tre sarebbero leggermente aumentate, ma le altre due sarebbero fortemente diminuite. La tariffa dei cereali sarebbe modificata, e questa modificazione sarebbe un ribasso in media del 10 per 0[0 della tariffa; gli zuccheri sarebbero ribassati in media dell'8 per cento: il trasporto del sale sarebbe diminuito di circa 5 per cento alla partenza dalle principali Stazioni di spedizione.

Sarebbero operate notevoli riduzioni sui vini per vagoni completi; riduzioni pure ragguardevoli, delle quali alcune arriverebbero fino al 28 per cento, sul trasporto del carbone a destinazioni di grandi centri di consumo.

Semplificazioni e riduzioni di tariffa sarebbero pure introdotte nella tariffa dei trasporti per materie grasse, minerali, ingrassi, prodotti metallurgici. Le tariffe della grande velocità subirebbero pure grandi cangiamenti: la distinzione attualmente stabilita fra i colli superiori o inferiori a 40 chilogrammi scomparirebbe, e le ingenti tariffe subirebbero delle riduzioni dal 2 al 42 per cento.

Il trasporto delle derrate alimentari sarebbe diminuito da 5 a 2 per cento, come pure le tariffe per il trasporto dei bestiami per favorirne l'importazione.

Ferrovie austriache. — Da Vienna si annuncia che in breve l'esercito austriaco conterà un reggimento ferroviario e telegrafico, destinato, giusta la sua denominazione, alla costruzione di ferrovie ed all'impianto di comunicazioni telegrafiche in tempo di guerra. Secondo la *Politische Correspondenz*, questo reggimento sarà formato da otto compagnie di truppe del Genio, 500 uomini, più un distaccamento di pionieri.

Il distaccamento ferroviario da campo, attualmente in Bosnia-Erzegovina, sarà pure incorporato in questo reggimento, il quale si comporrà, in tempo di pace, di 890 uomini, divisi in due battaglioni da quattro compagnie. Un battaglione, suddiviso in varii distaccamenti, stazionerà nella Bosnia-Erzegovina, l'altro nella monarchia. In caso di guerra, quest'ultimo battaglione potrà essere posto all'immediata dipendenza dello Stato-maggiore, e parimente potrà essere utilizzato per assumere il servizio anche di ferrovie private, le quali si prestassero a scopi di guerra.

Ferrovie greche. — Si ha dal Pireo (Atene), 20:

Si sono oggi solennemente inaugurati i lavori della ferrovia dal Pireo a Patrasso. Intervennero alla cerimonia i Sovrani di Grecia colla principessa di Cumberland, i Ministri e molti deputati.

Il Re pose la prima pietra.

Alla funzione fuvvi grande concorso di popolazione festante.

— Le ferrovie della Tessaglia, concedute dal Governo greco, sono d'una lunghezza di circa 200 chilom., e comprendono le linee da Volo a Larissa (60 chilom.) e da Velestino a Larissa (146 chilom.).

Volo, punto di partenza di questa ferrovia, è il solo porto della Tessaglia sul mar Egeo. Situata nel fondo del golfo di Volo, questa città conta 40,000 abitanti, tra i quali molti ebrei. È il deposito delle mercanzie e dei prodotti industriali inglesi e austriaci destinati alla Tessaglia.

Disastro in Inghilterra. — Un telegramma da Londra, 27, reca:

Il ponte ferroviario di Aberdeenshire crollò mentre passava un treno. Vi furono 14 morti.

Accidente in Egitto. — Un telegramma da Cairo 28, reca:

Un accidente avvenne sulla ferrovia a Kafrdawar, attribuito a dolo. Non v'ha alcun europeo fra i morti.

Ferrovie dell'Argentina. — Nella rassegna quindicinale della *Patria Italiana* di Buenos Ayres, del 22 ottobre, si legge:

Le ferrovie, che sono il lievito della grandezza economica e industriale della Repubblica, si estendono in ogni direzione. L'Andina batte alle porte di San Luis; quella del Nord s'inoltra faticosamente, ma senza posa, verso regioni straricche di minerali preziosi. Nella provincia di Buenos Ayres si prolunga verso nord e sud-ovest la grande ferrovia dello Stato, mentre una Impresa britannica congiunge con anelli di ferro la Capitale a Bahia Bianca.

Fra breve, secondo notizie recenti da Londra, si darà mano anche alla costruzione della Ferrovia transandina, per la quale l'Impresa Clark ha raccolto un milione di sterline sui mercati inglesi; e, mentre la locomotiva valicherà le Ande nevose, aralda di pace e di feconde gare civili fra i varii popoli di quest'America latina, in riva al Plata sorgerà la nuova Capitale di Buenos Ayres, della quale si collocherà solennemente la pietra fondamentale il giorno 11 del prossimo novembre.

Notizie Diverse

Lavori del Tevere — Il Municipio di Roma annuncia che fino al 5 dicembre p. v. sarà ostensibile nella Segreteria del Municipio il progetto d'appalto generale della sistemazione delle sponde del Tevere in Roma, dalla casa Amoretti Antaldi alla Longara fino presso i ruderi dei Bagni di Donna Olimpia sulla destra, e dal vicolo dello Struzzo fino presso lo sbocco della Marrana di San Giovanni sulla sinistra, esclusi i tratti appaltati separatamente; e dello spurgo dell'alveo del tronco medesimo, estendendolo ancora a valle fino all'Emporio dei marmi; i quali lavori formano parte della generale sistemazione del Tevere urbano, dichiarata opera di pubblica utilità dalla legge 6 luglio 1875, num. 2583.

I proprietarii degli stabili posti nei perimetri sopracdetti, che per tali opere vanno ad essere occupati e demoliti, e chiunque altro vi abbia interesse, potranno nell'indicato termine prendere conoscenza del progetto, e proporre in merito di esso le proprie osservazioni.

Lavori di fortificazione. — L'*Esercito* pubblica la seguente notizia:

Il Ministero ha fatto conoscere alle varie Autorità militari, interessate nello studio dei progetti e nella costruzione dei lavori di fortificazione, essere sua ferma intenzione di imprimere a tali studii e lavori la maggiore attività possibile; e per questo scopo il Ministero stesso ha emanato

una serie di disposizioni, atte a sollecitare gli studii, agevolando in ogni modo le relazioni fra le varie Autorità, autorizzando, anzi consigliando a preferire gli accordi verbali a quelli scritti, per modo che, spingendo al massimo grado gli studii nella presente stagione invernale, si possa, appena il tempo lo permetta, por mano a nuovi lavori su grande scala.

Fortificazioni all' isola d' Elba — La *Gazzetta Ufficiale* del 20 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 31 ottobre p. p., con cui è dichiarata di pubblica utilità la costruzione delle nuove opere di difesa dell' isola d' Elba. Alle espropriazioni di beni immobili, all' uopo occorrenti, si provvederà a termini di legge.

Commissione per le acque industriali. — L'onorevole ministro Berti, accogliendo un ordine del giorno della Commissione parlamentare che riferì sulla legge per le irrigazioni, ha testè nominato una Commissione ministeriale, con incarico di fare studii e proposte relative.

Questa Commissione è così composta:

Senatore Alessandro Rossi — Ing. Romanin-Jacur, deputato — Avv. P. Delvecchio, deputato — Prof. Cavallero, preside dell' Istituto industriale e professionale in Torino — Prof. G. B. Favero, della Scuola degli ingegneri di Roma — Ing. Alfredo Cottrau di Napoli — Prof C. Razzaboni di Bologna — Prof. Dallosta di Torino — Comm. Sospizi, amministratore generale dei Canali Cavour — Ingegnere cav. Lattes, ispettore dell'industria.

La detta Commissione terrà le sue prime sedute nel pressimo dicembre.

Congresso degl' ingegneri ed architetti. — È pubblicato il regolamento per il IV Congresso degl'ingegneri ed architetti italiani da tenersi in Roma nei giorni dal 15 al 21 del prossimo gennaio. Potranno prendervi parte tutti gl'ingegneri ed architetti italiani che ne facciano domanda alla Presidenza della Commissione esecutiva residente in Roma (via del Collegio Romano, 27), e che paghino la tassa di L. 10. Però anche gl'ingegneri ed architetti stranieri, facendone domanda, possono essere ammessi al Congresso, pagando la stessa tassa.

Per la discussione dei diversi temi, il Congresso verrà diviso nelle seguenti sezioni, alle quali è facoltativo per ogni membro di ascriversi:

Sezione I. Architettura e costruzioni civili — Sezione II. Costruzioni stradali e ferroviarie — Sezione III. Idraulica fluviale, marittima e relative costruzioni — Sezione IV. Ingegneria industriale e fisica tecnica — Sezione V. Ingegneria ed architettura ne' suoi rapporti colla giurisprudenza, coll'igiene e colla sicurezza delle persone — Sezione VI. Geodesia e topografia, estimo, catasto ed Ingegneria agraria.

Promozioni — La *Gazzetta Ufficiale* del 23 corr. annuncia che con Reali Decreti del 5 ottobre p. p. vennero fatte le seguenti promozioni nel personale del Corpo Reale del Genio civile:

Crosa cav. Vincenzo, ingegnere di 2ª classe, promosso alla classe 1ª; Nuti cav. Guido, ingegnere di 3ª classe, promosso alla classe 2.ª

Esposizione generale di Torino nel 1884 — Ieri al mezzogiorno scadeva il termine utile per presentare offerta di ribasso non inferiore del vigesimo sul prezzo di aggiudicazione dell' appalto del secondo lotto: Gallerie per le industrie meccaniche. La Società Anonima Ausiliare di costruzioni ferroviarie fece il ribasso del vigesimo. La Ditta Bernasconi e Invitti di Milano offerse il ribasso del 5.75 p. 0[0, e fu quindi dichiarata deliberataria provvisoria.

L'incanto definitivo avrà luogo il giorno 6 dicembre p. v.

Fra i concorrenti che presentarono offerta di ribasso per l' incanto definitivo del 1° lotto vi ha la Ditta Boggio Fratelli e Compagnia, il sig. Debernardi Francesco e la Ditta Brambilla e Cortesi di Milano.

Per il primo incanto del 3° lotto presentarono offerta il sig. Rey e la Ditta Boggio Fratelli e Compagnia.

Ufficii telegrafici. — Il 19 corrente, in Armento (provincia di Potenza), ed il 21 in S. Biagio Platani (prov. di Girgenti) è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Premio di elettricità. — Un decreto francese, in data dell' 11 giugno p. p., stabilisce un premio di fr. 50,000 a chi scoprirà il modo di adoperare con economia l' elettricità in una delle seguenti applicazioni: come sorgente di calore, di luce, d'azione chimica, di forza meccanica, di mezzo di trasmissione di dispacci, o di trattamento dei malati.

All'ultima seduta dell'Accademia delle scienze venne letto un decreto del Ministro dell'istruzione pubblica relativo a quel premio.

Gli scienziati di tutti i paesi sono ammessi al concorso.

La presentazione dei manoscritti è fissato fino al 1° luglio 1887; il premio sarà dato nel entro il dicembre dello stesso anno.

Illuminazione elettrica in Milano. — Leggiamo nella *Perseveranza*:

Ognuno ha potuto apprezzare, nei primi mesi dell'anno corrente, l'illuminazione elettrica Edison, che il bravo James Shepherd attivò nel Ridotto della Scala e poi al caffè Biffi in Galleria, come in parecchi opificii industriali.

È pur noto che successivamente s'è costituita in Milano una Società per l'applicazione nella città nostra di questa mirabile illuminazione, e che l'egregio professore Colombo si è espressamente recato a Nuova Yorck per studiare davvicino l'applicazione che colà si sta facendo di questo metodo di illuminazione.

La Società sta ora preparando, nell'area del già demolito teatro di S. Radegonda, una Stazione degli apparecchi elettrici, da cui partiranno i fili, che porteranno la luce nei varii punti della città, e nella prossima stagione, tra altri, nel teatro della Scala.

Fu già fatto l' esperimento dell' *illuminazione elettrica* Edison nei nuovi portici del palazzo settentrionale della piazza del Duomo, quei portici che in breve saranno aperti al pubblico.

L'esperimento riuscì completamente, e quanti vi assistettero poterono constatare la bontà, la bellezza di questa luce.

Dal soffitto di ciascuna arcata pendevano sei lampade Edison. In alcune arcate, queste lampade erano disposte orrizzontalmente, a guisa di raggi; in altre a raggi mezzo pendenti, in altre verticali.

Ci parve che le prime ottenessero maggiori approvazioni. Ad ogni modo, di tutte l'effetto era veramente splendido; e nell'uscire da quei portici, il confronto coll'illuminazione a gas degli altri era schiacciante.

Anche i negozii dei nuovi portici erano, e lo saranno stabilmente, illuminati con bellissimo effetto a lampade Edison, con globi di vetro a varie foggie. La luce era dappertutto abbondantissima e simpatica.

All'esperimento assisteva molta gente. C'erano il sindaco molti assessori e consiglieri comunali, e parecchie signore.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii conservarono, nella scorsa settimana, presso a poco i loro corsi; ma tra essi si distinsero le Azioni della Società delle Meridionali, le quali diedero luogo a transazioni abbastanza importanti al prezzo di 458 a 461. È invalsa l' opinione, del resto assai ragionevole, (dice l'*Opinione*) che il Governo, sollecito come egli si mostra di rinvigorire quanto gli è possibile il credito dello Stato, pensi di abbandonare ogni idea di riscatto delle Meridionali, e pieghi al proposito di affidare alle Compagnie l' esercizio delle strade ferrate che possiede. Gli imbarazzi dei bilanci francesi, a questo riguardo, sono un opportuno avvertimento al Governo italiano di tenersi lontano

da quella via, in cui sciaguratamente si è posto il sig. Tirard, ed è ancora in tempo di guardarsene. Chiudere il gran Libro del Debito pubblico, o limitarsi alla sola emissione di rendita occorrente alle spese delle costruzioni decretate, è il solo sistema che meglio conviene al credito nostro; e non si dimentichi che il credito nostro sarà pur quello solo che ci sosterrà nella grande impresa dell' abolizione del corso forzoso.

I Boni Meridionali si tennero invariati sul 542; le Obbligazioni relative sul 272.75.

Negli altri valori ferroviarii, poco o nulla si fece; e i corsi della maggior parte di essi possono ritenersi nominali. Le Sarde, serie *A*, a 267.50; la serie *B* a 271; la serie *C* a 286.50; le Palermo-Trapani 1° emissione a 270.50; la 2° emissione a 272; le Centrali Toscane a 456; le Pontebbane a 425; le Meridionali austriache a 290; le Romane a 110; le Gottardo salite a 605 e 610, reagirono a 606.

A Parigi, le Azioni Lombarde vennero quotate a 287.50 a 292; le Obbligazioni a 289.75 a 288.50; le Vittorio Emanuele a 277; le Azioni Ferrovie Romane a 108.50.

ESTRAZIONI

Ferrovia Pontebbana — La Direzione generale del Debito pubblico ha inserita nella *Gazzetta Ufficiale* la seguente distinta delle 37 Obbligazioni, da L. 600 di capitale cadauna, della Ferrovia Pontebbana, passate a carico dello Stato in forza dell'art. 15 della Convenzione di Basilea 17 novembre 1875, approvata colla legge 29 giugno 1876, n. 3181, concernente il riscatto delle Ferrovie dell' Alta Italia, e comprese nella settima estrazione annuale, che ha avuto luogo in Roma il 20 novembre corrente (in ordine progressivo):

128 2808 3278 6051 6452 9612 9945 12948
13298 17482 19053 20654 23001 24011 25956 26556
27218 28977 29922 32272 32789 33668 33941 34429
34602 35863 36012 40523 41615 42696 44392 44584
48125 48267 54018 54565 55643.

Le suddette Obbligazioni cesseranno di fruttare con tutto dicembre 1882 a benefizio dei possessori, ed il rimborso dei capitali rappresentati dalle medesime avrà luogo a cominciare dal 1° gennaio 1885, dietro il deposito delle Obbligazioni corredate delle 16 cedole *(coupons)* non mature al pagamento, segnate coi numeri 20 al 35 inclusive, mediante mandati che della detta Direzione generale saranno rilasciati a favore dei presentatori, pagabili esclusivamente nel Regno, presso le solite Casse centrale e provinciali.

CONVOCAZIONI.

Banca italiana di depositi e conti correnti — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale straordinaria pel 12 dicembre p. v. in Roma, per la nomina di 3 consiglieri uscenti e per modificazioni allo statuto sociale.

Società delle Cartiere Meridionali. — Gli azionisti sono riconvocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 14 dicembre p. v. in Napoli (Banca Napoletana), per la relazione del Consiglio d'amministrazione sulla gestione 1881-82, pel rapporto dei revisori dei conti, per l'approvazione del bilancio, e per la nomina di 7 amministratori uscenti.

Società degli alti forni e fonderia di Terni — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale straordinaria pel 15 dicembre p. v. in Terni, per deliberare sulla cessione di terreni al Comune di Terni, sull' eventuale acquisto di terreno, e per la relazione e rendiconto dell' esercizio provvisorio.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le NOTIZIE FERR. ITAL*).*

Il 6 dicembre p. v., presso la Prefettura di Bologna, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di alzamento ed ingrossamento dell'arginatura destra e sinistra del Reno, pel tronco compreso fra il Passo delle Monache e lo sbocco del torrente Samoggia, nei Comuni di Argile e Sala Bolognese, per il presunto importo di L. 68,686. Lavori da eseguire entro 200 giorni dalla consegna. Deposito L. 3,500 in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Chiaramonti (prov. di Sassari), si terrà una 2° asta (deserta la 1°) per l'appalto della costruzione di una chiesa parrocchiale e di un locale ad uso di Ufficio comunale e scuole, per la complessiva somma di L. 81,134.63. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell' incanto primitivo.

— Il 7 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Genova, si terrà un' asta per l' appalto della novennale manutenzione (dal 1° gennaio 1883 al 31 dicembre 1891) della strada provinciale della Riviera di Ponente, tronco compreso fra la centrale del ponte sul torrente Leirone ed il Malpasso, della lunghezza di m. 35,051, per la presunta annua somma di lire 24,700. Deposito interinale L. 9,000, cauzione definitiva lire 18,000, ambedue in numerario, o biglietti di Banca, o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione medesima, si terrà un' asta per l' appalto della novennale manutenzione (come copra) della strada provinciale della Riviera di Ponente, tronco compreso fra il Malpasso ed il Capo Rolle, della lunghezza di m. 40,332, per la presunta somma annua di lire 20,300. Deposito interinale L. 7,000, cauzione definitiva lire 14,000, ambedue come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Lesina (prov. di Foggia), si terrà un' asta per l' appalto dei lavori di riordinamento delle strade interne, per il presunto importo di L. 130,659.69. Deposito interinale L. 6,532.78, cauzione definitiva L. 13,065.56, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Livorno, si terrà una asta per l' appalto della costruzione di una diga frangiflutti alla Torre della Vegliaja, presso il porto di Livorno, per la presunta somma di L. 1,540,000. Lavori da eseguire entro 4 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 75,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il sudd. Ministero e presso la Prefettura di Genova, si terrà un' asta per l' appalto dei lavori di ultimazione della nuova Darsena nel porto di Savona, per la presunta somma di L. 610,000. Lavori da eseguire entro due anni dalla consegna. Deposito interinale L. 31,000, cauzione definitiva L. 62,000, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Prefettura di Verona, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l' appalto dell' escavo dei dossi nei canali del Mincio, detti della Marina, Interno e di Mezzo, nel Comune di Peschiere, sull' importo di L. 59,773.37, così ridotto pel ribasso già offerto. Le condizioni d' asta sono quelle stesse dell' incanto primitivo.

— Il 9 detto mese, presso l' Amministrazione dei Canali demaniali d' irrigazione (Canale Cavour) in Torino, si terrà un' asta per l' appalto dei lavori di sistemazione del cavo scaricatore delle acque del Canale Cavour nel fiume Sesia, e di difesa del medesimo contro le acque del detto fiume, per il presunto importo di L. 320,000. Lavori da eseguire entro 4 mesi dalla consegna. Deposito L. 15,000, in danaro o rendita D. P.

— Il 12 detto mese, presso il sudd. Ministero e presso la Prefettura di Grosseto, si procederà al definitivo deliberamento dell' appalto pei lavori di risanamento del lago di Orbetello e delle sue gronde, ecc., sul prezzo di L. 368,730.86, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 12,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue in numerario o rendita D. P.

Appalti deliberati.

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall' ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto la fornitura di 163 tonnellate di arpioni d' arresto per le Ferrovie dell' Alta Italia.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

PRODOTTI APPROSSIMATIVI MENSILI

di ottobre 1882
e confronto coi definitivi di ottobre 1881.

	1882	1881	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri / Media in esercizio	3.622 3.580	3.571 3.569	51 11	— —
Viaggiatori	4,151,305.67	5,075,634.06	»	924,328.39
Bagagli e cani	198,037.62	213,177.85	»	15,140,23
Merci a grande velocità	1,219,303.56	1,089,448.36	129,855.20	»
Merci a piccola velocità	5,527,681.70	5,267,322.49	260,359.21	»
Totale dei prodotti ferroviari	11,096,328.55	11,645,582.76	»	549,254.21
Navigazione sul lago di Garda	15,567.41	12,421.30	3,146.11	»
Totale del mese	11,111,895.96	11,658,004.06	»	546,108.10
PRODOTTI *dal* 1° *gennaio al* 31 *ottobre*				
Viaggiatori	36,048,656.35	37,190,424.64	—	1,141,468.29
Bagagli e cani	1,584,678.82	1,595,247.53	—	10,568.71
Merci a grande velocità	9,091,251.90	8,974,914.20	116,337.70	—
Merci a piccola velocità	48,102,017.51	47,068,977.74	1,033,039.77	—
Totale dei prodotti ferroviari	94,826,904.58	94,829,564.11	—	2,659.53
Navigazione sul lago di Garda	105,252.70	104,390.85	861.85	—
Totali dal 1° gennaio	94,932,157.28	94,933,954.96	—	1,797.68

PRODOTTI *per chilometro (esclusa la navigazione)*

	1882	1881	DIFFERENZA in confronto col 1881	Per cento
Prodotti del mese di ottobre	3,063.59	3,261.15	— 197.56	— 6.06
Prodotti totali	26,487.96	26,570.35	— 82.39	— 0.31

Strade Ferrate Meridionali

45ª Settimana. — *Dal* 5 *all'* 11 *novembre* 1882.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Rete Adriatica e Tirrena			
Prodotti settimanali 1882	1,580.—	612,600.68	387.72
Settimana corrisp. nel 1881.	1,460.—	602,511.22	412.68
Differenze nei prodotti della settimana 1882.	+120.—	+ 10,089.46	— 24,96
Introiti dal 1° gennaio 1882	1,545.79	21,163,476.37	13,691 04
Introiti corrisp. nel 1881	1,449.20	21,438,703.33	14,793 47
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1882	+ 96.59	— 275,226.96	-1,102.43
Rete Calabro-Sicula			
Prodotti settimanali 1882.	1,338.—	290,462.35	217.09
Settimana corrisp. nel 1881.	1,324.—	283,995.41	214 50
Differenze nei prodotti della settimana 1882	+ 14.—	+ 6,466.94	+ 2.59
Introiti dal 1° gennaio 1882.	1,338.—	10,329,701.36	7,720.26
Introiti corrisp. nel 1881	1,296.83	9,697,419.62	7,477.79
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1882	+ 41.17	+ 632,281.74	+ 242.47

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di settembre 1882
(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	38,099,20	15,391,25	12,297,58
Piccola Velocità	8,333,67	422,60	4,178,73
Totali	46,432,87	15,813.85	16,386,31

Strade Ferrate Romane

36ª Settimana — *Dal* 3 *al* 9 *settembre* 1882.
(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana.	1,686	668,406.07	20,673.62
Settimana corrisp. del 1881.	1,681	622,846.76	19,320.04
Differenza (in più	5	45,619.31	1,353.58
Differenza (in meno	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 29 luglio 1882	1,682.808	21,726,122.41	18,699.26
Periodo corr. 1881	1,681.000	22,114,563.65	19,054.73
Aumento	2,808	—	—
Diminuzione	—	388,441.24	355.47

(*) Media annua. — La linea Codola-Nocera-Pagani della lunghezza di chilom. 5 fu aperta all'esercizio col giorno 1° maggio anno corrente.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

PRODOTTI del mese di luglio 1882.
(depurati dalle tasse governative).

QUALITA' DEI TRASPORTI	Linea Vicenza-Schio Importo	Linea Treviso-Vicenza e Padova-Bass. Importo	Linea Conegliano-Vittorio Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori	16,716.21	27,648.91	4,047.61	48,412.73
Bagagli e cani	474.54	638.54	121.68	1,234.76
Merci a grande vel.	3,950.98	2,934.06	416.09	7,301.13
Merci a piccola vel.	23,301.51	14,157.72	4,593.60	42,052.83
Introiti diversi	449.58	1,061.60	269.62	1,783.80
Totale	44,892.82	46,443 83	9,448 60	100,785.25

ANNUNZI

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO
Vendita di Materiali fuori d'uso.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Trazione e del Materiale in TORINO, VERONA e MILANO.

ACCIAIO vecchio in genere ed in lime di rifiuto	Chilogr.	32,500	circa
BRONZO in limatura e tornitura	»	10,500	»
CERCHI per carri e carrozze	»	110,000	»
CERCHI d'acciaio per locomotive e tenders	»	82,000	»
FERRO vecchio in pezzi grossi e minuti, lamerino, gratelle, e da lavoro	»	228,500	»
GHISA da rifondere	»	58,400	»
OTTONE da rifondere	»	49,800	»
RAME da rifondere	»	16,500	»
ZINCO da rifondere	»	18,000	»
ASSI montati per locomotive e tenders N. 5	»	6,170	»
ASSI sciolti f. s. a gomito	»	3,000	»
ASSI montati fuori uso da veicoli N. 9	»	6,400	»
RUOTE vecchie in genere con e senza cerchi fuori servizio N. 50	»	7,424	»

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle *non più tardi* del giorno **12 dicembre 1882.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 14 dello stesso mese alle ore 10 antimeridiane.

Le offerte non scortate dalla ricevuta del deposito cauzionale, o scortate da una ricevuta per una somma inferiore alla prescritta, e quelle compilate in modo non conforme alle norme vigenti, saranno ritenute nulle.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 20 giorni dalla data dell'aggiudicazione e pagati in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè i particolari della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di TORINO, GENOVA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA, FIRENZE e LUCCA e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 18 Novembre 1882.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

SOCIETÀ GENERALE
DI CREDITO MOBILIARE ITALIANO

Torino, via Ospedale, N. 24

La Società s' incarica della custodia dei titoli e valori, che le vengono consegnati in deposito, mediante il compenso di L. 1.25 per mille sino a lire *diecimila*, e di L. 1 per mille al di sopra di tale somma, e per ogni sei mesi, sul loro valore nominale; e si incarica gratuitamente dello incasso dei *coupons* sugli stessi titoli.

Apre conti correnti di depositi, corrispondendo, a datare dal 16 corrente, *l'interesse annuo del* 3 1[2 0[0.

Il depositante può disporre di:
L. 8,000 a vista per ogni giorno:
L. 12,000 con un preavviso di 3 giorni;
L. 24,000 con un preavviso di 5 giorni;

Riceve pure somme in deposito a termine fisso, ed a condizioni da convenire colla Direzione.

Si incarica del pagamento delle imposte dei proprii correntisti, secondo l'incarico che ne riceve.

Torino, 14 ottobre 1882.

LA DIREZIONE.

REVUE BRITANNIQUE

REVUE INTERNATIONALE.

Sommaire des matières contenues dans la livraison de novembre 1882:

Industrie manufacturière Grèves. — La dentelle de Nottingham.
Historie coloniale. Souvenirs administratifs. — La Martinique sous le gouvernement de M. le contre-amiral Mathieu (1844 à 1848).
Romans. — La comtesse Schylock. Scènes de la vie moderne (5° extrait)
Statistique. Législation pénale. — La justice criminelle en France (1826 a 1850).
Nouvelles. — Le Miroir. Nouvelle danoise par M. L. Budde. (N. Marmier). — Un roman d'automne.
Archéologie. Voyages pittoresques. — La Côte-d'Or et ses monuments druidiques.
Études sur le XVIII siècle. — Sénancour d'après des documents inédits — Chronique scientifique Poésies — Poésies de novembre.
Correspondance d' Orient. — Tunisie — Changement de règne — Les compensations — Embarras croissants de l'Angleterre en Égypte — Le Soudan et l'Abyssinie — Encore l'armée africaine — Constantinople — Les intrigues de harem — Chine; prodromes de grands événements — Correspondance du général de Montauban — Le réveil de 400 millions d'hommes — Événements de Corée.
Correspondance d'Amérique. — Les élections d' automne — Victoires des démocrates — Grand revirement politique — Grant jouant le rôle d'Achille — Conflit sanglant au Kentucky — Fin tragique d'une vendetta — Le bicentenaire du débarquement de Penn a Philadelphie — Centenaire cotonnier projeté — Un nouveau câble acheté par quatre journaux — Les artistes européens en Amérique — Incendie d'un théâtre Six cents personnes sauvées par l'héroïsme d'un mécanicien — Défi aux tireurs français.
Correspondance d' Italie. — Le succès personnel de M. Depretis — Le nouvel ambassadeur d'Italie — Nécessité d'un rapprochement avec la France et obstacles qui s'y opposent — L'épilogue curieux d' une correspondance militaire de *La Rassegna* — La race chevaline en Italie — La Tripolitaine.
Correspondance d'Allemagne — Les élections du Landtag — Revue de différents congrès: les économistes, le volkspartei, les jurisconsultes, etc. — M. Gustave Dierek, historien; M. Wartenburg, romancier — *La Carinthie pittoresque et morale.*

FONDERIA E COSTRUZIONI IN FERRO

TORINO — VIALE STUPINIGI, 3

COURTIAL E C.IA

(Già Socio del fu cavaliere G. ROCHETTE)

Getti ghisa di qualunque genere, sino a 10 tonn. di peso eseguiti dietro modelli o disegni.
Costruzione di Materiale per Strade Ferrate, Tramvie e Imprese Costruttrici — Tettoie — Ponti — Ggru da pesi — Cavalletti per alzare locomotive — Gru idrauliche — Serbatoj in lamiera — Cancelli in ferro — Parapetti — Segnali a distanza — Vagonetti in ferro ecc. ecc. — Macchine varie.
D'OCCASIONE: Macchine fisse, locomobili, caldaie, e materiali vari.

TORINO — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, Via Finanze, 13.

ANNO XV. Mercoledì 6 dicembre 1882. N. 49.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO.

LE STRADE FERRATE ITALIANE nel 1881

(Continuazione. — V. num. 48).

La parte terza della Relazione statistica dell'on. Valsecchi tratta della *Costruzione di ferrovie concesse all'industria privata.*

Di tali ferrovie, al 31 dicembre 1880 restavano da aprire all'esercizio chil. 478 per pareggiare il totale delle concessioni fatte sino a quell'epoca, e questi 478 chil. erano così ripartiti:

1. Da Gozzano ad Alzo	Chil.	6
2. Da Monti a Terranova	»	22
3. Da Benevento a Campobasso	»	85
4. Da Termoli a Campobasso	»	88
5. Da Aquila a Rieti	»	62
6. Da Brozzi a Poggio Cajano	»	8
7. Da Verona a Dossobuono	»	7
8. Da Partinico a Castelvetrano	»	68
9. Da Ciampino a Nemi	»	24
10. Da Napoli a Baiano	»	38
11. Da Sassuolo a Modena-Finale	»	70
	Totale Chil.	478

Nel corso del 1881, in seguito a nuove concessioni fatte all'industria privata od a Corpi morali in base alla legge 29 luglio 1879, si aggiunsero altri » 434

E quindi nel 1881 si avevano in complesso Chil. 912

Le nuove concessioni erano le seguenti:

12. Da Ventoso per Scandiano a Reggio . .	Chil.	72
13. Da Parma per Guastalla a Suzzara . . .	»	44
14. Da Arezzo a Fossato	»	132
15. Da Bergamo al Ponte della Selva . . .	»	29
16. Dall'Adriatico per Fermo ad Amandola .	»	56
17. Da Rieti a Terni	»	41
18. Da Pinerolo a Torre Pellice	»	16
19. Da Poggibonsi a Colle di Val d'Elsa . .	»	8
20. Da Albano a Porto d'Anzio	»	36
	Totale Chil.	434

Dopo ciò, allo scopo di non ritardare di troppo le notizie relative alla costruzione di ferrovie concesse all' industria privata durante il 1° semestre 1882, la Relazione registra le contessioni seguenti, della complessiva lunghezza di chil. 94.441, e cioè:

1. Da Como a Varese a Laveno	Chil.	49.095
2. Da Malnate a Saronno	»	23.146
3. Da Terranova al Golfo degli Aranci . .	»	22. —

E di queste linee si renderà poi conto nella Relazione pel 1882.

Sullo stato attuale delle suddette linee si danno quindi particolareggiate notizie, delle quali crediamo inutila occuparci, sia perchè in parte già conosciute dai nostri lettori, sia perchè in parte mutabili pel progredire dei lavori. Riferiremo bensì il seguente prospetto, che riassume la situazione sommaria al 1° luglio 1882:

LINEE	Chilom.	SITUAZIONE
Da Benevento a Campobasso.	84.506	In esercizio m. 60.812. — Di prossima apertura m. 11.196 sino a Vinchiaturo. — In costruzione avanzata m. 12.416. — Spese finora L. 12.198.000.
Da Termoli a Campobasso	87.830	In esercizio m. 81 055. — Di prossima apertura m. 5.645 sino alla Staziono di Larino. — In costruzione regolare metri 50.680. — Spese finora L. 4,210,000.
Da Aquila a Rieti	62.187	In esercizio m. 21.377 sino a Rocca di Corno. — In costruzione regolare metri 20.918. — Spese finora L. 2,663,000.
Da Napoli a Baiano..................	38. —	Prossimo intraprendimento dei lavori, essendo approvato il progetto definitivo.
Da Sassuolo per Modena a Mirandola, con diramazione a Finale......	70. —	I lavori iniziati nell'aprile progrediscono regolarmente. — Spese finora L. 1,118,000.
Da Ventoso per Reggio a Guastalla, con diramazione a Correggio e Carpi.	72.365	Intrapresi nell'aprile i lavori di terra sul tronco Ventoso-Reggio, e spese finora L. 485,000.
Da Parma per Guastalla a Suzzara....................	44. —	Approvati il progetto definitivo, ma non ancora iniziati i lavori.
Da Arezzo a Fossato....................	132. —	Non iniziati i lavori, pendenti gli studii per variante al progetto approvato.
Da Bergamo al Ponte della Selva.	28.700	In corso di compilazione il progetto definitivo.
Dall'Adriatico per Fermo ad Amandola..............	55.600	Id.
Da Rieti a Terni	40.870	Sviluppati regolarmente i lavori nel tronco da Terni alle Marmore. — Spese finora L. 836,000.
Da Pinerolo a Torre Pellice.......	16. —	Sviluppati regolarmente i lavori. — Spese finora L. 1.000,000.

A compimento delle suddette notizie, risulta che alla fine del 1881 la situazione delle suddette linee, rispetto all'esercizio, era la seguente:

	LUNGHEZZA IN CHILOMETRI	
	Aperti all'esercizio nel 1881	Rimasti da aprire al 31 x.bre 1881
1. Da Gozzano ad Alzo	»	6
2. Da Monti a Terranova	22	»
3. Da Benevento a Campobasso . .	14	71
4. Da Termoli a Campobasso . .	»	88
5. Da Aquila a Rieti	»	62
6. Da Brozzi a Poggio Caiano . .	8	»
7. Da Verona a Dossobuono . . .	»	7
8. Da Partinico a Castelvetrano . .	68	»
9. Da Ciampino a Nemi	»	24
10. Da Napoli a Baiano	»	38
11. Da Sassuolo a Modena		70
12. Da Ventoso a Guastalla . . .	»	72
13. Da Parma a Suzzara	»	44
14. Da Arezzo a Fossato	»	132
15. Da Bergamo al Ponte della Selva	»	29
16. Dall'Adriatico per Fermo ad Amandola	»	56
17. Da Terni a Rieti	»	41
18. Da Pinerolo a Torre Pellice . .	»	16
19. Da Poggibonsi a Colle Val d'Elsa	»	8
20. Da Albano a Porto d'Anzio . .	»	36
Totale . . .	112	800

A questa parte della Relazione appartengono pure i dati relativi alla grande Galleria del Gottardo ed alle ferrovie d'accesso.

Rispetto all'andamento dei lavori durante il 1881, è inutile occuparci dopo l'avvenuta apertura all'esercizio, e dopo le particolareggiate notizie pubblicate nel corso dell'anno. Ci limitiamo dunque a riferire il seguente prospetto, in cui sono esposte le somme pagate a tutto il 1881 pel concorso alla grande opera internazionale assunto dall'Italia colle Convenzioni del 1868 e del 1879, somme ripartite per esercizio e per categoria:

Esercizii	ANNUALITA' fissa per le strade d'accesso secondo la Convenzione del 1868	QUOTA PROPORZIONALE all'avanzamento dei lavori			TOTALE annualità pagate
		della grande galleria (Convenzione 1868)	delle strade d'accesso (Convenzione 1869)	della ferrovia del Monte Ceneri (Convenzione 1879)	
1	1,666,666.66	780.801.94	»	»	2,447,548.60
2	1,666,666.66	1,970,999.94	»	»	3,637,666.60
3	1,666,666 66	2,236,984.34	»	»	3,903,651 —
4	1,666,666.66	3,075,437 54	»	»	4,742,104.20
5	1,666,666.66	4,603,552 94	»	»	6,270,219.60
6	1,666,666.66	5,499,128.64	»	»	7,165,795.30
7	»	1,347,625.23	1,380,079.78	»	5,727,705.01
8	»	3,951,285.88	4,951,198.37	621,500.—	9,523,984.25
9	»	3,477,939.34	3,851,441.48	1,202,000.—	8,531,380.82
10	»	56,164.21	4,817,280 41	1,176.500.—	6,049,944.62
	9,999,999.96	30,000,000.—	15,000,000.04	3,000,000.—	58.000,000.—

A questo prospetto aggiungiamo il seguente riassunto dei concorsi votati dai Corpi morali e dei pagamenti eseguiti a tutto il 1881:

1872 pagate	L.	46,103.52
1873 »	»	72,719.67
1874 »	»	1,091,397.87
1875 »	»	788,243.54
1876 »	»	97.402.31
1877 »	»	3,529.61
1878 »	»	4,477.77
1879 »	»	292,238,05
1880 »	»	669,496.82
1881 »	»	312,394.75
Totale dei pagamenti	L.	3,378,003.91
Totale dei concorsi votati	»	20,796,305.—
Restano da pagare . . .	L.	17,418,301.09
Deducendo la rimanenza da pagare sul concorso votato dalla Società dell'Alta Italia, concorso che rimane a carico dello Stato, a tenore della Convenzione di Basilea	»	8,337,044.44
Residuo dei pagamenti a farsi	L.	9,081.256.65

Compiuta così la rassegna per le costruzioni di ferrovie concesse all'industria privata, passiamo all'*Appendice*, che tratta della concessione, costruzione ed esercizio dei *Tramways* a vapore.

Lo sviluppo delle tramvie a vapore a tutto il primo semestre 1881 (giusta la precedente Relazione statistica) era rappresentato dalle cifre seguenti:

Linee aperte all'esercizio	Chil.	960.55
» in costruzione	»	161.50
	Totale Chil.	1,121.93

Ora dalla tabella descrittiva allegata risulta che le linee aperte all'esercizio a tutto giugno 1882, in numero di

69, ascendevano a	Chil.	1,283.56
e le linee in costruzione, in numero di 7, ascendevano a	»	113.53
E quindi in totale a	Chil.	1,397.09

Ponendo quindi a confronto le linee aperte all'esercizio al 30 giugno 1882 in	Chil.	1,283.56
con quelle ch'erano aperte al 31 giugno 1881 in	»	960.43
Si ha, pel detto periodo, un aumento di	Chil.	323.13

Queste cifre accennano ad un crescente sviluppo del nuovo mezzo di locomozione; ma la Relazione non manca di aggiungere un prospetto indicante gl'infortunii verificatisi sulle tramvie, dalla loro introduzione a tutto giugno 1882, benchè non possa affermare di avere raggiunto, a tale riguardo, un'esattezza matematica, essendo ciò impossibile in un servizio affatto locale, la cui sorveglianza, in vero, non è molto facile.

Da tale prospetto risulta che gl'infortunii sommarono a 279, con 102 morti e 117 feriti.

Dei morti, 15 erano agenti di servizio ed 87 viaggiatori od estranei; tra i primi, 9 per cadute dai treni, 5 per fuorviamenti di treni o veicoli, ed 1 per investimento; tra i secondi, 17 per cadute dai treni, 15 per atti d'imprudenza, 42 per fuorviamenti ed investimenti, e 13 per suicidii tentati o compiuti.

Dei feriti, 17 erano agenti di servizio e 100 viaggiatori od estranei: tra i primi, 8 per cadute dai treni, 2 per cause diverse, e 7 per fuorviamenti ed investimenti; tra i secondi, 36 per cadute dai treni, 19 per cause diverse, e 45 per investimenti.

La Relazione osserva poi che il numero abbastanza grande d'infortunii non sembra potersi ascrivere a negligenza dell'Autorità amministrativa, la quale, in quanto ha potuto, provvide a dettar norme e cautele per evitarli; ma piuttosto doversi il fatto attribuire, sia alla natura stessa del servizio delle tramvie, sia in parte all'imprudenza dei viaggiatori, sia infine alla circostanza che, mancando tuttora una legge sulla materia, non si ha sempre, il modo di procedere davanti all'Autorità giudiziaria per la constatazione delle contravvenzioni e per le conseguenti penalità.

L'Amministrazione pone e porrà sempre le maggiori cure affinchè sieno osservate tutte le cautele che la pratica viene man mano suggerendo per evitare qualsiasi infortunio; ripromettendosi dall'energica sorveglianza dei Prefetti e dei Commissarii delle ferrovie di ottenere una esatta e scrupolosa osservanza, da parte dei concessionarii, delle norme stabilite per la sicurezza delle persone.

Ciò peraltro non toglie, conchiude la stessa Relazione Valsecchi, che non si debba, anche in questa occasione, far voti affinchè il progetto di legge, già da qualche tempo allo studio negli Ufficii della Camera elettiva, possa essere al più presto convertito in legge dello Stato.

Speriamo nella Camera nuova.

(*Continua*).

FERROVIA DA BOLOGNA A PORTO MAGGIORE

La *Gazz. Uff.* del 2 corr. ha pubblicato il seguente R. Decreto del 22 ottobre scorso, controfirmato dai ministri Baccarini, Magliani e Zanardelli:

Articolo unico. È approvata la Convenzione stipulata il 3 ottobre 1882 tra i Ministri dei lavori pubblici e delle finanze, *interim* del tesoro, per l'Amministrazione dello Stato, e la Provincia di Bologna, rappresentata dal cav. avv. Paolo Silvani, deputato provinciale, per la concessione alla Provincia medesima della costruzione e dell'esercizio di una strada ferrata da Bologna per Budrio a Porto Maggiore, con una diramazione da Trebbo per Medicina e Massalombarda.

CONVENZIONE *per la concessione della costruzione e dell'esescizio di una ferrovia da Bologna per Budrio a Porto Maggiore, con una diramazione da Trebbo per Medicina e Massalombarda.*

L'anno del Signore milleottocent'ottantadue, addì tre del mese di ottobre, in Roma,

Fra le Loro Eccellenze il comm. Baccarini Alfredo, Ministro dei lavori pubblici, ed il comm. Magliani Agostino, Ministro delle finanze, *interim* del tesoro, per conto dell'Amministrazione dello Stato; e la Provincia di Bologna, rappresentata dal signor cav. avv. Paolo Silvani, *quondam* avv. Antonio, deputato provinciale, giusta procura in data 22 settembre 1882, rogata Aldini, regio notaio esercente nel distretto notarile di Bologna,

Si è convenuto, si conviene e stipula quanto segue:

Art. 1. Il Governo accorda alla Provincia di Bologna la concessione per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia da Bologna per Budrio a Porto Maggiore, con una diramazione de Trebbo per Medicina a Massalombarda, che la Provincia suddetta si obbliga di costruire ed esercitare a tutte sue spese, rischio e pericolo.

La concessione è fatta sotto l'osservanza delle disposizioni stabilite dalla legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª) e della legge 5 giugno 1881, n. 240 (serie 3ª), delle condizioni generali della legge sui lavori pubblici 26 marzo 1865, allegato *F*, e dei regolamenti dalla medesima derivanti, nonchè di quelle della presente Convenzione e del Capitolato relativo, ad essa allegato sotto il numero II.

Art. 2. Il concorso a carico dello Stato, ai termini degli articoli 11 e 18 della legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª), sarà commisurato alla spesa necessaria per la costruzione dell'intiera linea, compreso il materiale mobile.

Lo ammontare di tale concorso è stabilito colle norme dell'articolo 11 della predetta legge nella somma di lire 4,445,943.18, compreso il materiale mobile nella misura di 6[10 calcolati a parte delle spese di costruzione sul costo totale di L. 7,372,788.12, corrispondente a L. 84,520.43 (linea Bologna-Budrio-Porto Maggiore) o L. 75,957.46 (diramazione Trebbo-Medicina-Massalombarda) per ogni chilometro da costruirsi, giusta i progetti 22 ottobre 1881, 20 dicembre detto anno, e relazione supplementare 20 aprile 1882, approvati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici col voto del 6 maggio 1882, n. 1145.

Saranno comunicati al Governo i contratti d'appalto, che il concessionario potesse stipulare per la costruzione e

l'esercizio della linea, rimanendo esso sempre responsabile direttamente, nei rapporti col Governo e coi terzi, dell'esatto adempimento dei patti della concessione.

Eseguendosi la liquidazione finale e lo accertamento delle spese tutte riflettenti la costruzione completa della linea ai termini dell'articolo 4 della legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª), si stabilirà definitivamente il riparto dei decimi a carico dello Stato e dei decimi della Provincia ed Enti interessati, coi criteri dell'art. 11 della legge predetta, limitatamente alla spesa necessaria per la costruzione della linea concessa e relativo materiale mobile, e la somma che potrà risultare in diminuzione in confronto del costo totale di L. 7,372,788.12 sarà ragguagliatamente detratta dal concorso governativo come sopra fissato, da ritenersi in ogni caso come quota massima del concorso a carico dello Stato.

Nel caso che il concessionario stabilisse dei contratti *à forfait* per la costruzione della linea concessa, lo Stato pagherà i decimi ad esso spettanti coi criteri dell'articolo 11 della legge predetta sull'ammontare della somma convenuta nel detto *forfait*, purchè non sia oltrepassato il limite di L. 4,445,943.18 come sopra stabilito; rimanendo sempre fermo il diritto del Governo d'invigilare i lavori e di accertare, in qualunque luogo e tempo, le spese effattivamente incontrate per la esecuzione della linea, e di stabilire lo ammontare della sua quota di concorso in base ai risultati della finale liquidazione, quando da questa risulti che la spesa effettiva sia stata minore di quella di L. 4,445,943.18 come sopra fissata per la esecuzione della linea secondo il tipo n. 3 delle ferrovie economiche.

Il pagamento del concorso a carico dello Stato, salvo il risultato di detta liquidazione, sarà fatto in sette anni a decorrere dal 1892, perchè così d'accordo convenuto, ed in sette rate annue senza interessi come segue:

1892	L	200,000.—
1893	»	400,000 —
1894	»	600,000.—
1895	»	600,000.—
1896	»	800,000.—
1897	»	800,000.—
1898	»	1,045,943.18

Art. 3. La presente Convenzione non sarà valida e definitiva se non dopo approvata per Decreto Reale.

Il Ministro dei lavori pubblici A. Baccarini.
Il Ministro delle finanze, interim *del tesoro*, A. Magliani.
Il rappresentante la Provincia di Bologna P. Silvani.
Gianatti Gio. Vincenzo test.
Falangola Ettore, test.

(*Segue il Capitolato conforme agli altri già pubblicato*).

LA QUESTIONE FERROVIARIA
IN FRANCIA

Come abbiamo promesso nel precedente numero, diamo qui tradotto il discorso pronunciato dal Ministro dei lavori pubblici, sig. Hérisson, all'apertura delle sedute della Commissione extra-parlamentare nominata per istudiare la soluzione della questione relativa al regime delle ferrovie francesi: discorso che ci pare importante anche per ciò che potrebbe riferirsi al caso nostro.

Signori! Inaugurando le sedute della Commissione istituita col decreto del 7 ottobre scorso, io mi sento fortificato dal concorso volonteroso di collaboratori come voi, e concepisco la ferma speranza di giungere a risolvere prontamente, a vantaggio degl'interessi del paese, la questione così importante del regime delle nostre ferrovie.

Io vi ringrazio del prezioso appoggio che volete darmi, e vi domando il permesso di esprimere sin da principio il sincero dispiacere che provo nel non vedere al mio fianco l'eminente autore del vasto programma, che noi abbiamo oggi la missione di eseguire.

La creazione e la composizione stessa di questa Commissione diedero luogo a critiche diverse. Io ho la coscienza di non aver qui convocato che uomini designati dalle loro cognizioni speciali, dalla loro attitudine ed esperienza, dalla loro indipendenza e dall'amore del bene pubblico.

In mezzo alle critiche, delle quali io non voglio ricercare il movente, mi parve discernere che, ora si affettava di considerarci come destinati a non risolver nulla, ed ora s'insinuava che noi eravamo capaci di portare un disordine completo nel regime delle ferrovie francesi.

Nè l'uno, nè l'altro di questi apprezzamenti contraddittorii è giusto o vero.

Noi vogliamo riescire, e riesciremo, a risultati soddisfacenti, portando nel nostro còmpito la fermezza necessaria, il sentimento esatto dei diritti dello Stato, difensore degli interessi di tutti, lo spirito di moderazione e saggezza, il rispetto delle situazioni rispettabili e dei servizii resi, non meno che la cura degl'interessi finanziarii del paese.

Per le soluzioni da adottare, i materiali sono pronti: noi possiamo pronunciarci entro un breve teamine. Sia che si tratti di negoziare, sia che si tratti di presentare alle Camere risoluzioni importanti, noi saremo ben presto in grado di farlo.

Quando io accettai la grave responsabilità, dinnanzi alla quale il patriottismo non mi permetteva di retrocedere, mia prima cura fu di redigere una specie d'inventario, che mi permettesse di apprezzare esattamente le difficoltà che presentava la direzione dei nostri lavori pubblici.

Per ciò che concerne l'esecuzione delle ferrovie classificate dalla legge 17 luglio 1879, il Consiglio generale dei ponti e strade aveva adottato una divisione in tre gruppi, secondo il grado di urgenza. Ma questa divisione non era stata seguita; si era posto in cantiere prima del tempo un certo numero di ferrovie dell' ultima urgenza: il nostro onorevole collega Sadi-Carnot lo constata benissimo nel suo rapporto sul progetto di bilancio per l'esercizio 1883.

Egli spiega che l' ordine logico per la presentazione dei progetti e per la successione dei lavori si trovò rovesciato dagli ostacoli, che presentarono talvolta gli studii. Senza dubbio, si è voluto affrettare il principio dell'impresa nel maggior numero di punti possibile, e si è stati condotti dalle circostanze ad eseguire le linee indipendentemente dalla loro importanza.

Questo modo di procedere, a proposito del quale io non movo alcuna critica, mi parrebbe presentare, ora più che mai, dei gravi inconvenienti.

Per quanto potenti sieno le risorse finanziarie del nostro

paese, non è forse bene di esporsi a che, una imprevista circostanza arrestando il corso delle nostre spese straordinarie, noi ci trovassimo di fronte a numerose ferrovie per metà costruite, e delle quali almeno parecchie non sarebbero nè le più utili, nè le più produttive.

D'altra parte, bisogna pensare alla difficoltà relativa di provvedere all'esercizio della nuova rete.

Io ho sempre pensato che sarebbe stato preferibile di consacrare i primi crediti a costruire le linee che, congiungendosi, avrebbero costituito un vero transito: quelle che fossero state suscettibili di portare rapidamente i viaggiatori e le merci dai nostri porti della Manica e dell'Oceano verso le nostre frontiere dell'Est e del Mezzodì.

Procedendo a questo modo, si avrebbe avuto dapprincipio un interesse sufficiente dei capitali impiegati.

D'altronde, sarebbe stato impossibile di collegare alle linee principali il resto di quelle progettate e di formare delle nuove reti, le quali, pur facilitando la riforma generale, non avrebbero fatto una concorrenza diretta a quelle attualmente organizzate.

Ma, di fronte ai fatti compiuti, io credo che importi ora di concentrare la maggior parte de' nostri sforzi e delle nostre risorse nelle ferrovie già intraprese, affine di evitare, per quanto è possibile, che i nostri capitali rimangano troppo a lungo improduttivi; e poi adottare pel resto un ordine metodico, basato sulla importanza di ciascuna linea, sia dal punto di vista strategico, sia dal punto di vista del suo probabile prodotto, sia dal punto di vista della parte ch'essa è chiamata a sostenere nel complesso della rete. Noi introdurremo così nel seguito dei nostri progetti una prudente e necessaria riserva.

A tali questioni si collegano quelle concernenti i mezzi di esecuzione.

Si continuerà a far eseguire i lavori dallo Stato colle risorse che ci offrono i bilanci, e specialmente mediante il prestito ammortizzabile?

Si allargherà il campo aperto all'industria privata?

Spetta ai Poteri pubblici di prendere un partito; ma questo partito dipenderà in gran parte dalle risoluzioni, alle quali voi vi arresterete dopo un esame approfondito.

Per facilitare i vostri lavori e le vostre deliberazioni, io vi propongo di dividervi in tre Sotto-Commissioni: una tecnica, la seconda commerciale, la terza finanziaria.

La prima potrebbe siu da principio porsi la questione: se sia d'avviso di considerare le ferrovie come strade ordinarie aperte a tutti, di riscattare, secondo queste vedute teoriche, la totalità delle concessioni, e di farle esercire direttamente dallo Stato in nome della Comunità.

Se, come non v'ha dubbio (checchè siasi detto), la risposta fosse negativa, almeno sulla questione dell'esercizio, la Sotto-Commissione si troverebbe quindi di fronte all'industria privata.

Essa si domanderebbe tuttavia se non fosse utile conservare nelle mani dello Stato una rete sperimentale; ma quella che funziona oggidì le parrebbe, senza dubbio, dover essere riorganizzata in modo da costituire un complesso omogeneo, sia che continui ad essere esercita nelle condizioni attuali, sia che passi nelle mani di una Società privata.

Quanto alla terza rete sparsa in diversi punti del territorio, pare impossibile ch'essa funzioni in modo d'aggravare il bilancio, anche portando un aumento di prodotti alle Compagnie attuali, senza che queste partecipino agli oneri corrispondenti.

Due principali soluzioni possono prevedersi: l'una riposta sopra un accordo colle Compagnie attuali, a condizioni da determinarsi. Queste, p. es., consisterebbero nel devolvere le eccedenze alle linee della terza rete; e per evitare l'inconveniente di affidare ad una stessa Direzione un numero esagerato di chilometri, si stabilirebbero delle nuove Società. La Sotto-Commissione avrebbe allora da preparare il tipo delle Convenzioni e dei Capitolati d'oneri.

Si può concepire un altro sistema, secondo il quale, al di fuori di qualunque accordo colle Compagnie, si immaginerebbero de' nuovi gruppi, combinati in modo da allontanare da esse, per la concorrenza, le eccedenze dei prodotti.

Un raffronto tra queste due soluzioni è necessario; e nell'ipotesi, abbastanza verosimile, che la prima paresse preferibile, e qualora le Compagnie, ciò ch'io non credo, si rifiutassero, resterebbe la seconda, senza parlare del riscatto sempre possibile delle concessioni.

Dal canto suo, la Sotto-Commissione commerciale studierebbe le riforme da introdurre nelle tariffe, preoccupandosi contemporaneamente dei bisogni del pubblico e dell'influenza delle riforme da compiere sui risultati dell'esercizio. Noi possediamo studii completi. Prescindendo dai rapporti sottoposti al Parlamento e dalle deliberazioni delle Camere di commercio, io posso citare i lavori del Comitato consultivo delle ferrovie; inoltre ci vennero presentate, dalla Compagnia Parigi-Lione-Mediterraneo delle proposte da esaminare, ed altre ne possono pervenire.

Sarebbe anzitutto da pronunciarsi tra il sistema delle tariffe matematiche, esperimentate dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, ed il sistema delle tariffe commerciali. Se fosse riconosciuto che questo secondo sistema, dev'essere mantenuto, voi sareste, senza dubbio, indotti a procurarne almeno una semplificazione.

Lo Stato è armato del diritto di omologazione. In quale misura la sua influenza sulla fissazione dei prezzi dei trasporti potrebb'essere ragionevolmente accresciuta? È anche questa una questione importante, di cui la Sotto-Commissione commerciale dovrebbe preoccuparsi, penetrandosi delle difficoltà che, oggi più che mai, presenta all'industria ed al commercio francese la concorrenza dei prodotti esteri.

Finalmente la Sotto-Commissione finanziaria dovrebbe stabilire nel modo più preciso le condizioni nelle quali si effettuerebbe, al bisogno, il riscatto di ciascuna concessione. Essa si varrebbe degli studii già fatti dagli Ufficii del Ministero.

Importa di fissare ufficialmente e far conoscere le cifre, affine di mostrare che questo supremo rimedio sarebbe applicabile, senza ledere nessuno, il giorno in cui le altre soluzioni fossero rese impossibili.

La Sotto-Commissione finanziaria apprezzerebbe così l'interesse che si annette ad una riduzione dell'imposta sulla grande velocità, combinata con un ribasso di tariffe da consentire dalle Compagnie.

Essa tratterebbe inoltre le varie questioni, che necessariamente le fossero rimandate dalle altre due Sotto-Commissioni, preoccupate della misura con cui si ripercuoterebbe sui prodotti dell'esercizio la tale o la tal'altra clausola concernente l'organizzazione delle linee o la fissazione delle tariffe.

Sarebbe, io credo, o signori, assai desiderabile che le Sotto-Commissioni avessero terminati i loro lavori nel più breve tempo possibile; i loro rapporti sarebbero distribuiti e discussi in assemblea generale, ed il programma formato dalla Commissione servirebbe prontamente di base alle soluzioni definitive.

Ed è così che, illuminando il Governo sulla via che dovrà seguire in una sì ardua questione, voi avrete reso alla Repubblica il servizio ch'essa attende da voi.

Nostre Corrispondenze

Ferrovia aerea da Dolcè Veronese a Masua.

Da un egregio nostro corrispondente riceviamo i seguenti cenni sommarii sopra una nuova ferrovia aerea (sistema Bleichert) pel trasporto di materiali da costruzione da Dolcè Veronese al forte Masua, già dalla scorsa settimana in esercizio:

Dolcè Veronese, 30 *novembre*.

Gli estremi della linea sono Dolcè e Masua in provincia di Verona; la distanza orizzontale è di m. 2,500, e quella di livello di m. 800. A circa 2[3 della distanza da Dolcè verso Masua, gli allineamenti formano un angolo di 146°.

Il sistema portante consta di due funi di fili d'acciaio: quella per l'ascesa dei vagonetti carichi ha mill. 31 di diametro; quella per la discesa dei vagonetti vuoti ha mill. 25 di diametro. Queste funi sono tenute a conveniente altezza da opportuni robusti sostegni e da speciali apparecchi, che suddividono la complessiva lunghezza in 4 tratte; e la tensione delle funi è ottenuta mediante contrappesi costituiti da cassoni ripieni di ciottoli, in modo da averne dei carichi variabili da 4 a 6 tonnellate. L'interruzione, che ha luogo dall'una all'altra delle tratte di fune, viene tolta mediante tratte di rotaia fissa, in acciaio Bessemer, i cui estremi sono smussati in maniera da finire a zero sopra le funi. In tal modo si ha pure il passaggio dalla fune piccola alla rotaia fissa pei vagonetti vuoti nella Stazione inferiore, dove si fa il carico; e dalla fune grande alla rotaia fissa pei vagonetti carichi nella Stazione superiore, dove si scaricano per esser poi rimandati vuoti alla Stazione inferiore.

Il sistema traente consta di una fune senza fine, avente mill. 25 di diametro, e formata da 6 trefoli, ciascuno di 19 fili d'acciaio, e da un'anima di canapa incatramata. In detta fune sono fissati, ad ogni 150 m., degli anelli di acciaio, destinati a trascinare i vagonetti, come si dirà in appresso. Il movimento è dato da una locomobile, situata alla Stazione di carico e della forza di 25 cavalli-vapore. La fune di trazione è mantenuta a conveniente tensione mediante un contrappeso applicato, nella Stazione inferiore, ad una ruota, che scorre a *coulisse* in adatta intelaiatura, e sulla gola della quale ruota si accavalla la fune. Molti dei sostegni sopraccennati hanno anche, a conveniente altezza, dei rulli di varia forma e diametro, destinati a facilitare il movimento della fune.

I vagonetti constano di una cassa in lamina, a sezione trapezia, munita di due perni, che appoggiano su ganci formati all' estremità di un telaio oscillante in altro perno posto fra due carrucole a gola molto sentita, e che poggiano su una delle funi portanti. Una traversa di ferro, posta alquanto inferiormente all'apparecchio di sospensione, porta una rotella pure a gola, sulla quale si fa passare la fune di trazione. Il vero apparecchio di trazione, applicato ad ogni vagonetto, consta di una specie di scatoletta metallica, avente una delle pareti scorrevole a *coulisse* e sormontata da un grande gancio; inferiormente alla scatoletta havvi una doppia forchetta d'acciaio. I due denti rivolti verso l'origine del movimento ponno muoversi alquanto in senso verticale: gli altri due denti sono fissi. Le due coppie di denti distano fra loro di circa 7 centimetri.

Quando un vagonetto sia carico, lo si conduce a mano fino all'estremo della rotaia fissa, che mette capo alla fune portante di mill. 31. Agendo sul gancio grande, si solleva la doppia forchetta, si fa poggiare la fune di trazione sulla rotella, e premendo una molla, si abbassa la doppia forchetta, e le estremità inferiori dei denti vanno a rasentare il bordo della rotella; cosicchè la fune di trazione passa fra i denti, fa girare la rotella, senza che però il vagonetto si muova. Ma quando, col girare della fune di trazione, arrivi alla forchetta uno degli anelli fissati alla fune stessa di cui già si è detto, allora questo anello solleva i due denti mobili, che s'abbassano poi appena passato l'anello, il quale trova i denti fissi, ed allora comincia l'ascesa del vagonetto.

Dove occorra liberare il vagonetto dalla fune di trazione (e cioè alla Stazione superiore per scaricarlo e rimandarlo, alla Stazione d'angolo per farlo passare a mano da un allineamento all'altro, ed alla Stazione inferiore per ricaricarlo e farlo riascendere), sono disposti dei freni che, agendo sul gancio grande della scatoletta, sollevano la doppia forchetta; allora l'anello segue il movimento della fune, ma senza agire sul vagonetto, che passa così dalla fune alla rotaia fissa.

I sostegni sono di differenti altezze, e collocati a distanze variabili secondo le condizioni del terreno. Ve ne sono di quelli a m. 10 l'uno dall'altro, ed altri a 200 e 300 m. di distanza; la valle Barchi è traversata con una tratta di 500 m. da sostegno a sostegno, avendosi le funi a 100 m. sul fondo della valle.

Alla sicurezza dell'esercizio è provvisto con segnali elettrici, mediante campanelli, ed altresì col telefono.

Dato pertanto un lavoro come il forte Masua, da costruire in località elevata e di difficile accesso, dove le strade ordinarie sono, per la maggior parte dell'inverno, impraticabili, vedesi la necessità dell'approvvigionamento con mezzi meccanici; e fra quelli fin qui provati, merita la preferenza il sistema Bleichert, coraggiosamente applicato dall'Impresa Podestà Valentini, e del quale è a desiderarsi si diffonda l'uso

L'impianto di cui trattasi è calcolato per un carico utile di 2 quintali ogni vagonetto, per una velocità di 1 m. per 1" e per una fornitura di 50 tonn. ogni 10 ore di lavoro; ma tali quantità ponno variare nei diversi impianti, a seconda delle esigenze del lavoro.

Trattandosi di esercizio appena incominciato, non è possibile precisarne il costo giornaliero; ma puossi con tutta sicurezza affermare che il costo del materiale, portato al forte colla ferrovia aerea, sarà una frazione piccola di quello che si avrebbe coi mezzi ordinarii, senza calcolare il vantaggio di poter effettuare la provvista appunto quando ciò sarebbe impossibile coi mezzi ordinarii.

I. E. C.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

La Società delle Strade Ferrate Meridionali ha compiuto e presentato al Ministero dei lavori pubblici il progetto definitivo della linea direttissima Roma-Napoli, corredato di tutte quelle varianti al progetto di massima che, nel compiere gli studii definitivi, si sono riconosciute opportune.

La Società, nel progetto di che trattasi, ha avuto specialmente di mira di ottenere il tracciato meno lungo possibile fra i due estremi, e tale che si presentasse nelle condizioni più soddisfacenti di esercizio.

><

Oggi ha luogo la visita di ricognizione della nuova linea di terzo tipo da Pinerolo a Torre Pellice, della lunghezza di circa 16 chil. e mezzo, per parte di una Commissione composta del comm. Bussi, Commissario per le Ferrovie dell'Alta Italia, e del comm. Valvassori sotto-Commissario, in rappresentanza del Governo, e dei Capi dei Servizii attivi dell'Amministrazione ferroviaria dell'Alta Italia; in contraddittorio dei rappresentanti della Società concessionaria.

Se le risultanze della detta visita saranno, come si spera, favorevoli, si ritiene che l'apertura della linea all'esercizio si farà dopo il 15 del corrente mese.

><

Alcuni giornali hanno riferito in questi giorni che l'Amministrazione dell'Alta Italia intende istituire due nuovi treni diretti fra Torino e Roma. La notizia è inesatta. A noi consta che la detta Amministrazione proponesi invece di stabilire un treno diretto in partenza da Genova per Roma nelle ore antimeridiane, in modo da compiere tutto il viaggio di giorno. Altro treno consimile partirebbe pure da Roma per Genova. Di questo nuovo treno potrebbero approfittare tutti quei viaggiatori che, giungendo dal Gottardo e da Marsiglia ad ora tardissima a Genova, non sono pressati a proseguire per la Capitale. Essi avrebbero il vantaggio di riposare la notte, e quindi, facendo il viaggio di giorno, godere le attrattive che presenta, per chi non la conosce, la strada da percorrere.

Nè minore comodità avrebbero gli abitanti della Riviera di Levante, di Pisa, Lucca, Livorno, ecc., potendo intraprendere il viaggio per Roma col detto treno diretto, senza il disagio della partenza in ora troppo mattutina.

><

Sappiamo che il Consiglio di amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha disposto che, in via d'esperimento, sia accordata ai viaggiatori muniti di biglietto per una distanza maggiore di 200 chilometri, la facoltà di fermarsi in una Stazione intermedia, a condizione che la fermata non sia protratta oltre la mezzanotte del giorno successivo all'arrivo, e che i viaggiatori, nel discendere alla Stazione di fermata e nel riprendere il loro viaggio, facciano vidimare e bollare il proprio biglietto.

><

Ci scrivono da Milano che quanto prima sarà dall'Amministrazione suddetta sottoposta all'approvazione del Ministro dei lavori pubblici la Convenzione relativa al servizio cumulativo ferroviario-marittimo, stipulata sulla base degli accordi presi dalle varie Amministrazioni interessate nelle conferenze tenute appositamente a Milano. Tanto la Convenzione, che il prontuario relativo al nuovo servizio cumulativo sono già in corso di stampa.

><

Essendo ultimati i lavori riflettenti l'impianto della nuova fermata di Larino, situata fra le Stazioni di Vicenza e Pojana, della linea Verona-Venezia, l'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha disposto che l'apertura della fermata stessa al servizio dei viaggiatori e bagagli abbia luogo l'11 corrente.

><

Il Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha rassegnato al Ministero dei lavori pubblici la Relazione sull'andamento dell'amministrazione delle Strade medesime nell'anno 1881.

><

Da Firenze ci scrivono che l'Amministrazione delle ferrovie Romane ha studiato e sottoposto al Ministro dei lavori pubblici una modificazione dell'attuale orario dei treni della linea da Cancello ad Avellino. Scopo di tale modificazione sarebbe quello di aumentare la velocità dei diretti 13 e 14, che percorrono la detta linea.

><

Abbiamo pure da Firenze che il Consiglio d'amministrazione delle predette Ferrovie, nella sua ultima adunanza, ha approvato l'atto addizionale alla Convenzione 17 luglio 1879, stipulata fra le tre principali Compagnie ferroviarie e la Società Veneta, e relativa al servizio cumulativo sulle rispettive ferrovie.

In base al detto atto addizionale, il servizio medesimo verrebbe esteso a tutte le Stazioni delle reti rispettive per quanto riguarda i trasporti a grande ed a piccola velocità (ora limitato alle sole Stazioni principali), e verrebbe anche applicato ad un maggior numero di Stazioni di quello che non lo sia al presente, pei trasporti dei viaggiatori e dei bagagli.

><

Ci scrivono da Cagliari che per la questione relativa al binario di raccordo fra quella Stazione ferroviaria ed il porto sarà convocata un'apposita Commisione della quale farà parte anche un delegato del Ministero della marina.

><

La Compagnia Reale delle ferrovie Sarde ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei lavori pubblicl le nuove norme e condizioni che dovranno regolare, a partire dal nuovo anno, la distribuzione dei biglietti di andata e ritorno su quelle ferrovie.

><

Nella sua ultima adunanza, il Consiglio di amministrazione delle Strade ferrate Romane ha approvato le modificazioni proposte all'organico del personale del Movimento e Traffico, affine di sopperire ai bisogni per l'aumento del servizio sulle ferrovie medesime. Secondo le dette modificazioni, il personale stesso sarebbe aumentato di 58 posti.

><

La Società anonima dei *tramways* di Padova ha avanzata istanza al Ministero di agricoltura, industria e commercio per ottenere la sua approvazione.

Scopo della Società, che ha la durata di 40 anni, è la costruzione e l'esercizio dei *tramways* nella città e nei suburbii di Padova.

Il capitale sociale è diviso in 1,440 azioni da L. 250 ognuna, e raggiunge quindi la somma di L. 360,000.

><

Ecco le informazioni tecniche, che nel numero precedente abbiamo promesso di dare intorno al progetto presentato al Ministero dei lavori pubblici dal Consorzio per la costruzione della ferrovia a scartamento ordinario Lecce-Novoli-Manduria-Francavilla, con variante Manduria-Oria e diramazione Novoli-Nardò.

Il tipo adottato nel progetto è il 3° proposto dalla Commissione governativa istituita col decreto ministeriale del 25 agosto 1879, e cioè quello a scartamento normale di 1.50, con materiale mobile speciale.

L'armamento è previsto di rotaie Vignolle in acciaio Bessemer; della lunghezza di 9 m. cadauna, e del peso di 25 chilogrammi al metro corrente.

La lunghezza totale della linea, compresa la diramazione Novoli-Nardò, è di m. 85,500, ripartita nel modo seguente, per quanto riflette l'altimetria:

Orizzontali	m. 16,500
Ascese.	» 41,000
Discese	» 28,000

La pendenza massima adottata è quella del 15 per mille.

In quanto alla planimetria, la linea è divisa in metri 82,000 di allineamenti retti, ed in m. 3,500 di tratti in curva, con raggio minimo di m. 180.

Lungo la linea, sono progettate le Stazioni seguenti: Lecce, Novoli, Campi Salentino, Salice-Guagnano, San Pancrazio, Erchie Avetrana, Manduria, Francavilla od Oria (a seconda del tracciato che sarà prescelto), Nardò-Galatone, Nardò, Copertino e Carmiano.

I manufatti progettati non hanno alcuna importanza, e nessuno supera la luce di m. 3.

Secondo la traccia proposta, la nuova linea dovendo toccare parecchi centri abitati, il numero delle case cantoniere è assai limitato, riducendosi a 14; mentre il numero delle garette di guardia è di 42, e quello dei passaggi a livello di 145.

La spesa complessiva di costruzione della linea è preventivata in L. 4,400,000; e la linea stessa essendo lunga, come si è detto, chilometri 85 e 1[2, ne risulta un costo chilometrico di L. 52.000.

><

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha prese le seguenti deliberazioni in ordine ad affari ferroviarii:

Ha ritenuto che possa essere approvata la maggiore spesa occorsa pel compimento del tronco Sesto Calende-Cucchino, della linea Novara-Pino, la quale spesa ammonta a circa L. 250,000.

Ha avvisato che la ferrovia così detta Metaurense, pel tratto da Fano a Santa Barbara, possa essere classificata in 4ª categoria ed entrare a far parte dei 1530 chilometri di cui all'art. 10 della legge 29 luglio 1879. Fu anche di avviso che possa essere fatta la concessione della costruzione e dell'esercizio della linea al Consorzio appositamente costituito, e che lo schema proposto per la concessione medesima possa essere approvato. La lunghezza del tronco di che trattasi è di 38 chil., ed il costo totale di L. 1,980,000, ossia L. 52,000 circa al chilometro.

Ha opinato che possa approvarsi, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, il progetto di acquisto per parte del Governo di terreni lungo la sponda destra del torrente Canalello, al chilometro 405 della linea Reggio-Taranto.

Ha approvato il progetto di appalto per la fornitura e collocamento in opera del materiale fisso occorrente all'armamento delle Stazioni del tronco Tivoli-Mandela, della ferrovia Roma-Sulmona. L'ammontare della fornitura è di L. 85,000, di cui L. 81,160 a base d'asta.

Ha ritenuto che si possano approvare i progetti di Convenzione e Capitolato per la concessione al Comune di Dogliani della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia da Dogliani a Monchiero. La concessione sarà fatta in base all'art. 12 della legge 29 luglio 1879, ed il Governo accorderà al Comune predetto un sussidio annuo di lire mille al chilometro per la durata di 35 anni, com'è consentito dalla legge del 29 giugno 1873.

><

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 27 novembre al 2 dicembre corr.

Furono, tra gli altri, approvati:

Un progetto per la costruzione del tronco da Villa San Giovanni al torrente Condolco, nella ferrovia Reggio-Castrocucco;

Un progetto per la costruzione del tronco da Santa Maria a Celano, della ferrovia Roma-Sulmona;

Un progetto dei fabbricati occorrenti nel tronco dal torrente Fiumarella a Teramo, della ferrovia Giulianova-Teramo;

Un progetto per la costruzione di una caserma militare in servizio del Bagno penale di Terracina, in provincia di Roma;

Un progetto pel ripristino del tratto di argine corroso sulla sinistra del fiume Guà, immediatamente a valle del ponte di Trissino, in provincia di Vicenza;

Ed il progetto di un grande collettore delle fogne della città di Roma, a sinistra del Tevere.

Fu pure approvato un progetto di massima per la sistemazione della strada nazionale da Cagliari a Terranova per Orosei e Siniscola, nel tronco compreso fra lo stagno Budoni e Siniscola, in provincia di Sassari.

><

Nel nostro numero dell'8 novembre p. p., annunciando la generosa offerta fatta dalla Ditta Krupp a favore degli inondati del Veneto, esprimevamo la speranza che altre Ditte e Case industriali estere, aventi continui lucrosi affari coll'Italia, vorrebbero seguirne il nobile esempio.

Ora registriamo con piacere anche la modesta offerta di L. 1,500 fatta dall'ing. Conte di Bienheim Sezawinski Brochocki, rappresentante la Società di Bochum in Italia, il quale, non potendo ottenere dalla Società medesima una conveniente elargizione per lo scopo suddetto, attese le circostanze economiche in cui essa versa pel momento, ha voluto supplire del proprio, nella misura consentitagli dai suoi mezzi personali, pur di dimostrare anch'esso i sentimenti degl'industriali esteri verso l'Italia.

Sia lode all'egregio donatore.

Notizie Ferroviarie Italiane

Esercizio ferroviaro. — Nella seduta del 1° corr. alla Camera dei deputati, l'on. Ministro dei lavori pubblici presentò un progetto di legge per la proroga dell'esercizio provvisorio governativo delle ferrovie dell'Alta Italia e Romane, e ne chiese l'urgenza, che fu tosto ammessa.

Ecco il testo del progetto di legge:

« *Art.* 1. L'esercizio provvisorio delle Ferrovie dell'Alta Italia e delle ferrovie Romane, assunto dal Governo in forza delle leggi 8 luglio 1878, n. 4438 (serie 2ª) e 25 dicembre 1881, n. 545 (serie 3ª), sarà continuato colle norme delle leggi stesse dal 1° gennaio al 31 dicembre 1883.

« *Art.* 2. Nel bilancio definitivo della spesa del Ministero dei lavori pubblici pel 1883 sarà stanziata in apposito capitolo la somma occorrente per lavori di completamento delle linee e per acquisti di materiale mobile in aumento d'inventario, che pel detto anno 1883 saranno necessarii sulla rete delle ferrovie Romane ». —

Nella Relazione che precede il progetto di legge, e che noi riferiremo nel prossimo numero, il Governo dimostra la necessità della proroga, ed aggiunge la seguente dichiarazione:

« Il Governo confida di potere fra breve presentarvi, formulate in un disegno di legge, opportune proposte per arrivare ad una stabile sistemazione dell'esercizio delle nostre reti ferroviarie ».

La Commissione, eletta dagli Ufficii della Camera per l'esame del suddetto progetto di legge, riuscì composta degli on. Monzani, Vacchelli, Bianchi, Colajauni, Indelli, Luzzatti, Di Seta, Nervo e Lugli.

Ferrovia Roma-Napoli. — In attesa che la linea direttissima venga attuata, i 98 deputati delle provincie meridionali hanno indirizzata al Ministro dei lavori pubblici la seguente istanza:

« I sottoscritti pregano il Ministro dei lavori pubblici di disporre che siano stabiliti dei treni celerissimi tra Roma e Napoli ». (V. le *Nostre Informazioni*).

Succursale ai Giovi — Avantieri il prefetto di Genova ha ricevuto da S. E. il Ministro dei lavori pubblici il telegramma seguente:

« Oggi venne qui accettata offerta privata Impresa Cesaroni per primo tronco Succursale Giovi alle condizioni relativo Capitolato, con ribasso centesimi venti per cento ».

Rimane così appaltata la intera linea.

Ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini. — L'incanto simultaneo tenutosi il 28 novembre p. p. essendo riuscito deserto, si addiverrà alle ore 10 ant. dell'11 corr., presso il Ministero dei lavori pubblici e presso la Prefettura di Ravenna simultaneamente, alla second'asta per lo appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini, compreso fra la Stazione di Cervia ed il fiume *delle Tre bocche* o Rubicone, della lunghezza di m. 13,298.32 (escluse le espropriazioni stabili, i lavori di terra già eseguiti, i fabbricati per Stazioni e case cantoniere, le travate metalliche per ponti, la provvista e posa in opera dei ferri d'armamento e meccanismi fissi per Stazioni), per la presunta somma di L. 237,200.

I lavori dovranno essere compiuti entro mesi 18 dal giorno della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 12,000, ed in L. 23,700 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia Teramo-Giulianova. — Si fa noto che l'asta per l'appalto delle opere e provviste occorrenti per la fornitura degli scambi e per la fornitura e ponitura in opera del materiale fisso delle Stazioni lungo la ferrovia Teramo-Giulianova, esclusa questa ultima, del presunto ammontare di L. 41,835, già indetta pel giorno 5 dicembre, avrà luogo invece il giorno 23 mese stesso, alle ore 11 ant., presso la Prefettura di Teramo.

I materiali tutti, oggetto dell'appalto, dovranno essere consegnati nel corso di giorni 120 dalla data dell'ordine di cominciare i lavoii.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 2,000, ed in L. 4,200 quella definitiva, ambedue come sopra.

Ferrovie Valtellinesi. — Leggiamo nell'*Eco della Provincia* di Sondrio:

Il Prefetto della provincia, in seguito a telegramma del Ministero dei lavori pubblici, rende noto che sino a mezzodì del giorno 4 corrente verranno accettate nell'Ufficio di Prefettura offerte sulle basi e condizioni delle aste riuscite deserte, per l'appalto dei due tronchi delle ferrovie Colico-Sondrio e Colico-Chiavenna fra Morbegno e Sondrio e fra la progressiva 11.159 e la Stazione di Chiavenna.

Ferrovia Novara-Como. — Scrivono da Roma, 27 nov., alla *Cronaca Varesina*:

Da qualche giorno è qui giunto il sig. ing. Radice, rappresentante la Società delle Ferrovie complementari costruttrice delle ferrovie varesine, per ottenere dal Governo la concessione di una ferrovia Novara-Turbigo-Gallarate-Como, passante nelle vicinanze di Tradate, Appiano e Caccivio. Questa linea gioverebbe particolarmente a parecchie zone della provincia di Como; e perciò i cinque deputati della nostra provincia unitamente si adoperano presso il Ministero, nell'intento di ottenere la concessione della linea sunnominata alla Società delle Ferrovie complementari; anzichè la concessione d'una ferrovia Novara-Busto-Saronno chiesta dalla Società della tramvia Como-Saronno, la quale avvantaggerebbe di preferenza la Società esercente del tram

Ferrovia Lucca-Viareggio. — Scrivono da Quiesa (Massarosa), 28 novembre, alla *Nazione*:

I lavori della ferrovia Lucca-Viareggio da qualche giorno hanno preso un maggiore sviluppo. Tempo indietro, andavano un po' a rilento per cagione di dissensi avvenuti tra gli impresarii Saccorotti e Tessarotto.

Mercè gli ufficii di valente persona, il sig. Saccorotti ha ceduto l'impresa della galleria dei Ceracci al sig. Tessarotto, per cui d'ora innanzi il lavoro progredirà a gran passi.

Il sig. Tessarotto ha dato principio alla nuova amministrazione con molto senno, richiamando a dirigere i lavori, alle cure dell'Impresa affidati, il sig. ing. Menchini di Lucca, uomo veramente capace in fatto di ferrovie, tanto teoricamente come praticamente.

La galleria dei Ceracci è già perforata per oltre m. 800, e tra una diecina di mesi avremo il desiato incontro coi Balbanelli.

Ferrovia Pisa-Pistoia. — La Direzione dell'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia previene il pubblico che, di conformità a deliberazione del Consiglio d'amministrazione, a cominciare dal 1° gennaio p. v., la Stazione di *S. Salvatore*, situata sulla linea Pisa-Pistoia, cambierà la sua attuale denominazione in quella di *Montecarlo-S. Salvatore*.

Ferrovia Adriatico-Tiberina. — Leggesi nell'*Adriatico* del 1° corrente:

L'annunzio che il Consiglio provinciale di Ravenna è convocato per approvare la Convenzione intervenuta fra i delegati delle Provincie di Ravenna e Venezia ed il commendatore Cesare Trezza, per la costruzione ed esercizio della ferrovia Adriatico-Tiberina ha destato un certo allarme a Bologna.

Non già che a Bologna non si sapesse delle pratiche incamminate e venute con rara sollecitudine a conclusione fra le sette Provincie interessate, e del progetto compilato dall'ing. Romano, e del deposito fatto; non già che a Bologna non si sapesse tuttociò, e nemmeno poi che si ritenesse fossero mancanti i serii speculatori per assumere la costruzione e l'esercizio della linea; ma non ritenevasi si facesse tanto presto....

Quantunque l'Adriatico-Tiberina non sia compresa nella legge del 1879, a Bologna si riconosce che il Governo non potrà fare a meno, per ragion di giustizia, di propugnare l'attuazione con speciale progetto di legge, o quanto meno iscriverla nelle linee di quarta categoria....

A Bologna rimarrebbe solo l'attività della linea Porrettana e della Bologna-Verona; per cui ora domandasi che quella Deputazione provinciale, onde fare la concorrenza alla Adriatico-Tiberina, domandi al Governo la concessione della direttissima Bologna-Firenze-Roma, secondo il progetto Zannoni.

Ferrovia Genova-Borgotaro. — Dal sig. ing. Carlo Navone ci venne gentilmente trasmesso un esemplare di un recente opuscolo da lui pubblicato, contenente

un suo progetto di ferrovia da Genova a Borgotaro pel Monte Penna.

Questa linea, partendo dalla Stazione Orientale, traversa il Bisagno sull'attuale ponte della ferrovia, staccandosi ad 825 metri, facendo stazione a Montesignano, alla Doria, alla Presa, alle Ferriere, a Valle Malvano, a Valle di Borzonasca, a Valle Penna, a Casale, a Badonia, a Campi ed a Borgotaro. La lunghezza della ferrovia sarebbe di metri 78,675: per cui, aggiungendovi la distanza di m. 60,077 da Borgotaro a Parma, la distanza totale da Genova a Parma sarebbe ridotta a soli m. 138,752, mentre ora, per la linea Genova-Novi-Tortona, è di circa m 206,000.

A malgrado del terreno completamente montuoso, per cui sarebbero necessarie molte e lunghe gallerie, la pendenza della linea non oltrepasserebbe mai il 13 per 1000.

Il suo costo è calcolato in 63 milioni; per cui l'esercizio non presentando un utile correspettivo all'interesse, sarebbe necessario che il Governo e gli Enti interessati concorressero con sovvenzioni alla sua attuazione.

La linea si compirebbe in sette anni circa.

Ferrovia Ivrea-Aosta. — Leggesi nella *Dora Baltea*:

L'accertamento del progresso dei lavori di scavo della galleria sotto Ivrea, alli 25 dello spirato novembre diede:

		Scavo in piccola sezione	Scavo in grande sezione
Galleria-imbocco sud	metri	8	310
Pozzo-attacco nord	»	158	»
» » sud	»	149	»
Galleria-imbocco nord	»	»	145
Totali	»	315	455
			315
Totale perforamento	metri		770
Perforamento del mese precedente	»		706
Resta perforamento eseguito in novembre	m.		64

Lunedì scorso si ebbe l'incontro dell'attacco sud della galleria col pozzo, cosicchè all'imbocco sud la galleria, tra grande e piccola sezione, presenta una lunghezza perforata di metri 625.

Quanto prima, mediante lavori speciali, si riattiverà lo scavo all'imbocco nord della galleria, stato sospeso per l'attraversamento di un potente strato di limo glaciale riempiente una depressione nella roccia.

Ferrovia di Superga. — Il senatore Farina ed i deputati Colombini, Sambuy, Chiala, Brin, Ferrati, De Rolland, Cibrario e Frola furono ricevuti il 1° corr. dal ministro Baccarini.

Questi promise di prestare il suo appoggio per l'allacciamento del *tramway* Torino-Settimo colla linea centrale canavese.

Ed in quanto alla ferrovia di Superga, l'on. Compans constatò l'interesse ed il desiderio dei Torinesi perchè costruiscasi questa ferrovia, incoraggiando così il tentativo del sistema funicolare Agudio. L'on. Brin appoggiò calorosamente l'on. Compans.

Il ministro Baccarini si dichiarò prontissimo ad agevolare l'accordo, promettendo di fare il possibile perchè prima del 1892 venga accordata qualche anticipazione sulla somma di L. 900,000, che il Governo dichiarossi disposto ad accordare per la costruzione della detta ferrovia.

Ferrovie dell'Alta Italia. — In occasione dell'apertura all'esercizio della nuova linea Novara-Luvino-Pino col giorno 4 corrente, la Direzione dell'Esercizio ha pubblicato quanto segue:

A datare da tale giorno, i treni delle linee Novara-Luvino-Pino, Novara-Arona, e le corse dei piroscafi sul Lago Maggiore, saranno regolati dall'orario indicato nei rispettivi quadri 3, 31 e 34 dell'Orario generale 22 novembre 1882.

Le disposizione contenute nell'avviso del 19 novembre cesseranno quindi d'essere in vigore, ad eccezione di quella riflettente i treni diretti 25 e 26 della linea Verona-Ala i quali continueranno ad essere sospesi sino a nuovo avviso.

— Col giorno 4 dicembre, aprendosi al pubblico esercizio la nuova linea d'accesso al Gottardo, Novara-Oleggio-Pino, si rende noto quanto segue:

Le Stazioni della nuova linea Oleggio, Pombia, Porto-Varalpombia, Castelletto, Sesto-Calende, Taino Angera. Ispra, Monvalle, Laveno-Mombello, Porto-Valtravaglia, Luvino, Maccagno e Pino verranno abilitate a tutti i trasporti, viaggiatori, bagagli, cani, e merci a grande e piccola velocità, tanto in servizio interno, quanto cumulativo italiano; e saranno pure applicabili ai trasporti stessi da e per le nominate Stazioni, tutte le tariffe generali e speciali in vigore sulle altre linee della rete.

Per altro, le Stazioni di Pombia, Porto-Varalpombia, Taino-Angera, Ispra, Monvalle e Porto-Valtravaglia non potranno per ora. e fino a nuovo avviso, spedire, nè ricevere merci a piccola velocità, bestiame e veicoli a grande ed a piccola velocità, perchè mancanti delle strade d'accesso alle località rispettive.

Dallo stesso giorno 4 dicembre, il servizio diretto Italo-Svizzero per viaggiatori e bagagli sarà attuato anche per la via di Pino, sotto l'osservanza delle stesse norme e condizioni di cui nell'avviso pubblicatosi in data 25 maggio p. p.

Le Stazioni ammesse al detto servizio sono:

Delle Ferrovie dell'Alta Italia: Genova P. P., Laveno-Mombello, Luvino, Maccagno, Novara, Oleggio, Pino, Porto-Valtravaglia, Sesto-Calende e Torino P. N.

Delle Ferrovie Svizzere: Basilea, Bellinzona, Berna, Biasca, Biel, Cadenazzo, Coira, Giubiasco, Goeschenen, Locarno, Lucerna, Magadino, Ragatz, Ranzo-Gera, Romanshorn, Rorschach, S. Gallo, S. Nazaro, Winterthur e Zurigo.

La corrispondenza assegnata a ciascuna delle nominate Stazioni ed i prezzi dei relativi biglietti risultano da appositi quadri, affissi agli sportelli di distribuzione.

Il servizio dei treni viaggiatori sulla nuova linea sarà regolato in base all'orario, di cui nel quadro N. 3 dell'Orario generale.

A cominciare eziandio dal giorno 4 dicembre, entreranno in vigere il 2° supplemento all'attuale Tariffa Italo-Svizzera, la parte 5ª dell'attuale Tariffa Italo-Germanica, ed il 1° supplemento alla parte 1ª, contenenti i primi due i prezzi di trasporto a grande ed a piccola velocità per la via di Pino, e quest'ultimo il nuovo instradamento dei trasporti in servizio italo-germanico. Rimarranno pertanto contemporaneamente soppressi i prezzi per la percorrenza italiana, via Chiasso, da e per tutte quelle Stazioni italiane che, in causa della minor distanza, dovranno d'ora innanzi instradare le loro spedizioni per la via di Pino.

Le suddette pubblicazioni saranno vendibili presso le Stazioni della rete ammesse ai servizii diretti di cui trattasi, ai seguenti prezzi: L. 0.70 per ciascun esemplare del 2° supplemento, L. 2 per ciascun esemplare della parte 5ª, e L. 0.50 pel 1° supplemento alla parte 1ª.

— La stessa Direzione ha pure pubblicato:

Il servizio di corrispondenza colla Svizzera, Germania, Belgio ed Olanda a mezzo delle Poste Svizzere, annunciato con avviso in data 19 novembre scorso anno, verrà pure effettuato per la nuova via di Pino, a datare dall'apertura all'esercizio della linea Novara-Pino, cioè dal giorno 4 corrente.

Per effetto delle variazioni introdotte nell'instradamento delle spedizioni, si è quindi provveduto alla stampa del 1° *Supplemento alla Tariffa di detto servizio*, edizione 1° dicembre 1881, nel quale sono comprese tutte le modificazioni finora apportate nella tariffa stessa, oltre alle norme da seguirsi nell'avviamento dei trasporti ed i prezzi fra determinate Stazioni italiane ed il transito di Pino; ed infine i prezzi dai transiti di Arona, Chiasso e Como alle Stazioni della suddetta linea, testè ammessa al servizio di corrispondenza colle Poste Svizzere.

Tale supplemento trovasi in vendita presso le principali Stazioni ed Agenzie delle Ferrovie dell'Alta Italia, al prezzo di centesimi 30 per ciascun esemplare.

— La stessa Direzione ha pure pubblicato:

Si reca a pubblica notizia che, in aggiunta a quanto si è fatto conoscere coll'avviso del 25 ottobre p. p., le Ferrovie austro-ungariche hanno stabilito che, essendosi completamente riattivato il servizio sulla tratta della linea del Pusterthal da *Dellach a Lienz*, la quale comprende le Stazioni di Ober-Drauburg, Nicolsdorf, Dölsach e Lienz, i trasporti da o per tali Stazioni, pei quali nella tariffa del servizio cumulativo è prescritto l'instradamento via Peri, sieno invece eccezionalmente instradati via Pontebba, carteggiati come in appresso:

in servizio diretto per Dellach, se trattasi di trasporti di legnami (*Tariffa speciale N.* 2) da o per Ober-Drauburg, Nicolsdorf, Dölsach e Lienz;

in servizio diretto per Greifenburg, se trattasi di trasporti di metalli e prodotti dell'industria metallurgica (*Tariffa speciale N.* 1) da o per Dellach, Ober-Drauburg, Nicolsdorf, Dölsach e Lienz;

in servizio diretto per Spittal a. d. Drau, gli altri trasporti in generale in provenienza o destinazione di Sachsenburg, Kleblach-Lind, Greifenburg, Dellach, Ober-Drauburg, Nicolsdorf, Dölsach e Lienz.

Al ricarteggio ed inoltro dei trasporti provvederà l'Amministrazione della Südbahn, fac ndo seguire sui medesimi le tasse accessorie infraindicate:

Per ogni vagone completo: Fiorini 1.00 per vagone e per miglia (K. 7.5866628);
Per spedizioni di almeno 5000 Kg. o paganti per tal peso minimo. . . } Kreuzer 1.5 per ogni quintale e Km.;
Per spedizioni senza condizioni di peso » 2.0 » » »

L'Ufficio di transito di Pontafel eseguirà sui fogli di via la riduzione di tali tasse accessorie in lire italiane.

I trasporti in servizio cumulativo italo-austriaco (via Peri, limitati, come dall'avviso in data 27 ottobre p. p., ad Auer, si potranno effettuare anche da o per la Stazione di Branzoll.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo — La *Gazzetta Ticinese* annuncia che dal 1° dicembre in poi, ai convogli diretti Basilea-Milano e viceversa, vennero applicati i freni continui ad aria compressa secondo il sistema Hardy.

Ferrovie francesi — La Sotto Commissione tecnica della Commissione extra parlamentare incaricata di studiare le questioni relative al regime ferroviario (V. *più sopra il discorso del Ministro*), nella sua riunione del 27 novembre p. p. ha deciso d'invitare l'Amministrazione a formulare le modificazioni che le parrebbe desiderabile d'introdurre negli attuali Capitolati d'oneri.

Essa ha incaricato i signori Cendre, Gosselin, Lesguillier e Molinos di studiare un progetto di raggruppamento delle linee della 3ª rete.

— Il *Journal Officiel* pubblica il decreto che approva la Convenzione conchiusa tra il Ministro dei lavori pubblici e la Compagnia delle ferrovie del Nord per l'esercizio provvisorio della linea da Lens a Bauvin-Provin.

— Il Ministro dei lavori pubblici ha autorizzato la Compagnia delle ferrovie dell'Est ad aprire all'esercizio col giorno 9 corr. la linea da Chatillon-sur-Seine ad Is-sur-Tille, della lunghezza di chil. 70.387; e col 10 corrente la linea da Revigny a Vouziers, della totale lunghezza di chil. 81,219.

Tunnel della Manica — Si ha da Parigi, 27 novembre;

Ieri si tenne al *Théâtre Parisien* l'annunziato Comizio franco-inglese con l'intervento dei 12 rappresentanti delle *Trade's Union*.

Assistevano al Comizio parecchie migliaia di persone accorse da tutte le parti di Parigi.

L'ordine del giorno era:

« La galleria sotto-marina della Manica e le relazioni dei lavoratori anglo-francesi ».

Presiedevalo il cittadino Joffrin, operaio meccanico, consigliere municipale di Parigi, e noto socialista.

Pronunziarono discorsi Joffrin, Chabert, Brousse, Fox rappresentante dell'Unione operaia di Bristol, e varii altri Furono tutti vivamente applauditi.

Essi affermarono la necessità dell'unione dei lavoratori contro gli sfruttatori, inneggiarono alla pace ed alla fratellanza tra i popoli, e combatterono gli interessati oppositori della costruzione del *tunnel*, i quali parlano di pretesi pericoli che da esso potrebbero derivare.

Dissero che quel *tunnel* è destinato invece a riavvicinare l'Inghilterra alla Francia.

Si votarono analoghe risoluzioni; le quali però sono tutt'altro che opportune a far cessare l'opposizione che il progetto incontra nelle alte sfere di Londra.

— I delegati delle *Trad's Union* furono poi ricevuti dall'economista Say. Gli operaj inglesi dissero che non erano animati da veruno spirito di partito, e che fra i 600 mila soci che essi rappresentavano, i conservatori erano in una grande proporzione. Leone Say rispose che la questione del *tunnel* può essere considerata come risolta dal punto di vista tecnico: gli studii fatti mostrarono che l'impresa non solo è possibile, ma è facile. Dal punto di vista economico vi sarebbero vantaggi reciproci. Alcuni dipartimenti della Francia diverrebbero le ortaglie e i frutteti dell'Inghilterra, mentre i Francesi sarebbero più direttamente in rapporto colle sue macchine e le sue manifatture.

Augurò che possano cessare, in Inghilterra, le opposizioni militari; e terminò dicendo che in cinque, in quattro e anche in tre anni l'impresa può essere compiuta, lavorando da una parte e dall'altra. Oggi la macchina Beaumont scava in ragione di 17 miglia al giorno.

Ferrovie tedesche — Si ha da Berlino, 28 novembre:

I membri della Camera dei Signori prussiana hanno goduto per la prima volta di un favore che il Governo, sulla domanda di questa Assemblea, ha loro accordato. Otto giorni prima ed otto giorni dopo la sessione dell'Alta Camera, i suoi membri hanno il diritto, sulle strade ferrate dello Stato, al percorso gratuito pel tragitto compreso fra il loro domicilio a Berlino.

Ferrovie turche — Scrivono da Costantinopoli a parecchi giornali austriaci e tedeschi, che la Banca Ottomana ha fatto pratiche presso il Governo per subentrare interamente alla Società di esercizio delle Ferrovie orientali. A tale effetto essa si dichiara pronta ad intendersi col barone de Hirsch e la Compagnia da lui diretta, però a condizione che il Governo le accordi gli stessi diritti e le imponga gli stessi obblighi che alla Società suddetta.

— Un dispaccio diretto da Costantinopoli al *Times* il 30 novembre, dice che il Sultano ha spedito alla Porta un decreto approvante le conclusioni del rapporto della Commissione del Ministero dei lavori pubblici, che raccomanda di accordare le maggiori facilità all'introduzione del capitale estero nell'Impero, quando si tratta d'opere di utilità pubblica. Il decreto approva un piano generale relativo alla costruzione di ferrovie, contenente tutte le condizioni che devono reggere la concessione delle linee, nonchè le condizioni finanziarie ed industriali da esigere.

Disastro in Scozia — Il disastro del treno ferroviario nella contea di Aberdeen, annunziatoci dal telegrafo, avvenne nel seguente modo:

Il treno, che parte da Mac Duff alle 4 e 20 minuti pom. per Aberdeen, doveva traversare un vecchio ponte costrutto vent'anni or sono. Giunto sul ponte, il macchinista del treno rallentò la marcia, secondo la prescrizioni recenti dell'Autorità; e fu questo che determinò la catastrofe. La locomotiva aveva appena sorpassato il ponte, che lo stesso cedè sotto il peso delle vetture dei viaggiatori e delle merci. Il treno precipitò intieramente nell'abisso. L'aria per lungo tempo risuonò dei gridi terribili delle vittime, poichè essendo in rasa campagna, non eravi alcuno che potesse soccorrere gl'infelici seppelliti sotto il treno.

Quando giunsero i medici e gli operaj sul luogo del disastro, fu molto difficile ritirare le vittime numerose dai rottami. Il loro numero non si conosce ancora precisamente, essendo le comunicazioni per ferrovia e per telegrafo,

— Un telegramma da Dublino, 29, dice che fortunatamente i viaggiatori erano pochi; e che di questi si estrassero finora 5 morti ed 11 moribondi.

Disastro in America — Si ha da St. Paul, (Stati Uniti), 15 novembre:

Un disastro avvenne di buon' ora questa mattina a Robert's Station, circa a 20 miglia est da Hudson, sulla divisione est della Compagnia Chicago, St. Paul, Mineapolis e Omaha. Un treno di bestiame, affidato al conduttore O' Connor, si era fermato per prender acqua. Un treno merci investì il treno bestiame, ed appiccò il fuoco al vagone di servizio dove si trovavano O' Connor, il guardafreni Governo, un meccanico per nome Finn, ed il proprietario del bestiame.

Il macchinista ed il fuochista del treno merci furono in tempo di saltare giù, ma ai quattro nel carro-servizio fu chiusa ogni via di scampo. Govern riuscì ad uscire dalla parte inferiore del vagone, ma il suo braccio destro era rotto, ed egli morì un' ora dopo per la perdita del sangue.

O' Connor fu bruciato a morte, e non si ritrovarono che le sue ossa. Finn fu seriamente ferito alla schiena, ma può ristabilirsi. Egli fu trasportato a St. Paul ed ammesso nell'Ospedale di San Giuseppe. Il proprietario del bestiame non fu ferito. Molti carri dei due treni furono danneggiati, e molte bestie morirono.

Notizie Diverse

Bonificamento dell'Agro Romano. — Nella seduta del 2 corrente alla Camera dei deputati, l'on. Ministro d'agricoltura e commercio ha presentato un progetto di legge sulle irrigazioni, un progetto sul bonificamento dell'Agro Romano, ed un terzo sul rimboschimento.

Provvedimenti straordinarii per le inondazioni — Il Ministro dei lavori pubblici presentò alla Camera nella seduta del 2 corr. un progetto di legge per spesa straordinaria per riparazione dei danni prodotti dalle inondazioni del 1882. Sulla domonda dello stesso Ministro, il progetto di legge fu dichiarato urgente.

Servizio telegrafico. — Nella seduta del 1° corr. alla Camera dei deputati, l'on. Ministro dei lavori pubblici presentò un nuovo progetto di legge sul servizio telegrafico, e ne chiese l'urgenza, che fu tosto ammessa.

Uffici telegrafici. — Il 25 novembre p. p. in Rotello (prov. di Campobasso) ed il 1° corr. in Carini (prov. di Palermo) è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Servizio dei pacchi postali. — A cominciare dal 1° del corrente dicembre, il servizio dei pacchi postali col Portogallo, finora limitato alla sola città di Lisbona, venne esteso anche ad altre località del Portogallo, non che alle isole Azorre e di Madera.

Dallo stesso giorno, il servizio medesimo venne esteso alla Nuova Caledonia (Numea).

Gli Uffizii del Regno possono quindi, dal giorno suddetto, accettare pacchi diretti alla Nuova Caledonia (Numea), e nelle località continentali del Portogallo, non che in quelle delle isole Azorre e di Madera, indicate nell'elenco esposto al pubblico.

Le condizioni a cui i pacchi suddetti vengono sottoposti sono le seguenti:

1° Che sia pagata anticipamente per ogni pacco la tassa di francatura di

L. 3.75, se diretto a Numea nella nuova Caledonia;

L. 2.50, se diretto a Lisbona e nelle provincie continentali del Portogallo;

L. 3, se diretto nell'isola di Madera;

L. 3.50, se diretto nelle isole Azorre.

2° Che ogni pacco sia accompagnato dalle prescritte dichiarazioni in Dogana, scritte in lingua francese e debitamente riempite in ogni loro parte.

Sono inoltre osservate tutte le altre norme in vigore per i pacchi diretti all'estero.

Dallo stesso giorno la tassa da pagarsi per ogni pacco diretto nel Granducato del Lussemburgs (via di Francia) sarà ridotta a L. 1.50.

Esposizione generale italiana - 1884. — Il Comitato esecutivo, allo scopo di assicurare alla Esposizione il concorso delle varie Amministrazioni dello Stato, ha fatto instanza presso tutti i Ministeri, perchè volessero nominare ciascuno un Ufficio speciale, coll'incarico di avvisare fin d'ora, d'accordo col Comitato stesso, a tutti i provvedimenti necessarii per la designazione delle aree, l'allestimento dei locali, e la preparazione di ogni altra cosa relativa all'ordinamento di quei prodotti che le Amministrazioni crederanno conveniente di esporre.

La preghiera del Comitato venne favorevolmente accolta; ed è colla maggior soddisfazione ch'esso annuncia come il Ministero dei lavori pubblici abbia già proceduto alla costituzione di tale Ufficio, affidandone la direzione al professer comm. Alessandro Betocchi, Ispettore del Genio civile; e come analogo incorico sia stato dal Ministro della guerra affidato al colonnello comm. Enrico Giovannetti.

Gli altri Ministri, ancorchè non abbiano finora designato i personaggi che dovranno specialmente intendere all'oggetto sovra indicato, hanno però già dato formali assicurazioni al Comitato di provvedervi con sollecitudine.

Intanto il Comitato si è fatto premura di trasmettere al Ministro di agricoltura, industria e commercio una esatta e completa relazione di tutti i lavori finora compiuti, unitamente ad una raccolta di tutti gli stampati riguardanti la futura Mostra.

Decesso. — È morto in Roma il 3 corr., alle ore 3 del mattino, l'architetto Virginio Vespignani. Era uomo di grande riputazione, e la perdita di lui è davvero una perdita per l'arte, che egli coltivava con talento superiore da lunghissimi anni. Le opere architettoniche, che lascia in Roma attestano la vastità del suo ingegno e de' suoi studii. L'ultimo lavoro da lui compiuto è l'addattamento della Borsa di Roma nel tempio di Antonino Pio, ed ora attendeva all'isolamento delle colonne del tempio stesso ed alla ricostruzione dell'abside in S. Giovanni in Laterano, pur continuando a presiedere i grandi lavori della Basilica Ostiense ai qua era addetto da molti anni, come Direttore generale dei Palazzi Vaticani.

Ebbe in vita onori straordinarii; e la sua morte è rimpianta da tutti i cultori dell'arte.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii sempre intrattati anche nella scorsa settimana, ad eccezione delle Azioni della Società delle Meridionali, alle quali non venne mai meno il denaro a 460 e 462.50.

I Boni rimasero nominali a 542, e poche transazioni si ebbero le Obbligazioni relative a 272.75 circa. Diamo per memoria (poichè di affari veri ne contano pochi) i prezzi delle Sarde, della serie A, 267.50; della serie B, a 271; delle serie C a 267.75.

Le Palermo-Trapani registrate nella colonna del nominale a 270, 1° emissione, e 273.50, 2° emissione. Le Pontebbane invariate sul 445, le Lombarde sul 290.59; le Centrali Toscane sul 456; le Azioni Ferrovie Romane sul 110.

A Parigi, le Azioni Lombarde si tennero al prezzo di 287.50 a 293; le Obbligazioni relative a 289.75 e 288.50; le Obbligazioni Vittorio Emanuele sul 274 circa; le Azioni Ferrovie Romane sul 108.50.

CONVOCAZIONI.

Banca Romana — Gli azionisti sono convocati in

assemblea generale pel giorno 22 corr. in Roma (via Pigna, 13), per le nomine agli ufficii di governatore, censori e reggenti scadenti, e per interpellanza sui provvedimenti per la prossima abolizione del corso forzoso.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le NOTIZIE FERR. ITAL*)*.

Il 13 corr., presso la Direzione del Genio militare di Piacenza, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della ordinaria manutenzione dei fabbricati e delle fortificazioni militari della piazza di Piacenza durante il triennio 1883-85, sul prezzo complessivo di L. 96.740.44, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito cauzionale L. 11,000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria della Fonderia di Genova, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di chilog 24.000 di rame in verghe (sagomato), per l'importo di L. 62,400. Consegna entro 60 giorni in Genova, fonderia Lagaccio. Deposito cauzionale L. 6,500.

— Il 12 detto mese, presso la Prefettura di Rovigo, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di rialzo ed ingrosso dell'argine destro d'Adige nei tronchi III e IV della sezione II, in Comune di S. Martino di Venezze, per il presunto importo di L. 69,790. Lavori da eseguire entro giorni 120 dalla consegna. Deposito interinale L. 8,500, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Torricella Sicura (prov. di Teramo), si terrà un'asta per l'appalto del compimento della strada comunale obbligatoria detta di Villa Popolo, della lunghezza di m. 7,758, per il presunto importo di L. 52,775.08. Lavori da eseguire entro 7 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 500, cauzione definitiva L. 5,000 in numerario o rendita D P.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma, e presso la Prefettura di Cagliari, si terrà un'asta per l'appalto della illuminazione quadriennale (1883-86) dei fari della provincia di Cagliari, per l'annua somma di L. 23,242.93. Deposito interinale L. 6,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo complessivo della delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Il 14 detto mese, presso il Municipio di Pozzuoli (prov. di Napoli), si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di ampliamento dello Stabilimento balneare di Serapide, per la presunta somma di L. 76,000. Lavori da eseguire entro 2 anni dalla consegna. Deposito L. 3,000, oltre 1,500 per spese d'asta e contratto, in numerario o rendita D. P.

— Il 15 detto mese, presso la Prefettura di Napoli, si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione con muri di sponda d'altro tronco del torrente Purgatorio, precedente quello già sistemato a monte della strada di Ottaiano, per il presunto importo di L. 68,090. Lavori da eseguire entro 18 mesi. Deposito interinale L. 5,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, oltre L. 1000 per spese d'asta e contratto, tutte in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Lecce, si terrà un'asta per l'appalto della manutenzione quadriennale (1883-86) delle gettate del Forte a mare e della Bocca di Puglia nel porto di Brindisi, per l'annua somma di L. 28,623.10. Deposito interinale L. 3,400, cauzione definitiva eguale alla metà del canone deliberato, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria del Laboratorio di precisione in Torino, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di chilog. 14,207, per il complessivo importo di L. 33,279.30. Consegna entro 45 giorni. Deposito cazionale L. 3,400 in numerario o rendita D. P.

— Il 16 detto mese, presso la Direzione del Genio militare di Piacenza, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della radicale modificazione dell'ala nord-est della caserma di S. Bernardo in Piacenza, sull'importo di L. 61,848.15, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da compiere in 180 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 7,000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Cremona, si terrà un'asta per l'appalto della manutenzione (dal 1° gennaio 1883 al 30 giugno 1892) della strada provinciale detta *Mantovana*, fra Cavaltone e Bozzolo, della lunghezza di m. 36,342; nonchè di quella detta di *Canneto* presso il ponte sull'Oglio, della lunghezza di m. 1650, per l'annuo canone complessivo di L. 16,587.13. Deposito interinale L. 1200, cauzione definitiva eguale alla metà dell'annuo canone deliberato, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Sassari, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 1° tronco della strada provinciale detta del *Taloro*, presso Tarule in circondario di Nuoro, della lunghezza di m. 7,580, per l'importo di L. 80,872.70. Lavori da eseguire entro 2 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 5,300, cauzione definitiva L. 12,000, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Il 18 detto mese, presso la Prefettura di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 3° tronco della strada consortile Ala-Mondrone-Balme, della lunghezza di metri 1,346, per il presunto importo di L. 17.647.12. Lavori da eseguire entro anni 2 1[2. Deposito interinale L. 885, cauzione definitiva L. 1,770, ambidue in moneta legale o rendita D. P.

— Sino al mezzodì del 19 detto mese, presso la Direzione delle costruzioni navali del 3° Dipartimento marittimo (Venezia), si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della fornitura di legname di abete dell'Adriatico, del Tirolo o di Trieste, in bagli ed in tavole, sull'importo complessivo di L. 40,006.81, così ridotto pel ribasso già offerto. Consegna a termini del Capitolato. Deposito cauzionale L. 4,700 in numerario o rendita D. P.

— Il 20 detto mese, presso la Direzione delle costruzioni navali del 1° Dipartimento marittimo (Spezia), si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di metalli diversi, per la complessiva somma di L. 60,533.38. Consegna nel 1883 a termini del Capitolato. Deposito cauzionale L. 6,000 in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la suddetta Direzione, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di legname abete del Baltico o del Nord-America, per la complessiva somma di lire 143,975. Consegna come sopra. Deposito cauzionale L. 14,440 come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Salerno, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di sistemazione del torrente San Rocco, nel tronco, della lunghezza di m. 2,145, che attraversa la bassura tra il Monte Gassino e la strada detta dei Due Principali nell'Agro Nocerino, per la complessiva somma di L. 60,000. Lavori da eseguire entro 8 mesi. Deposito interinale L. 3,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Il 21 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Messina, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 2° tronco della strada provinciale da Capo d'Orlando per S. Domenico a Randazzo, compreso fra Naso al piano delle Baracche, sull'importo di L. 165,134.82, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 10,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Il 22 detto mese, presso la Direzione del Genio militare di Capua, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada militare al monte Conca presso Gaeta, per l'importo di L. 50,000. Lavori da eseguire entro 200 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 5,000 in contanti o rendita D. P.

— Il 23 detto mese, presso la Direzione delle costruzioni navali del 1° Dipartimento marittimo (Spezia), si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della fornitura di legname abete dell'Adriatico in alberi, bagli e tavole, sul complessivo importo di L. 69,890.60. Consegna nel 1883 a termini del Capitolato. Deposito cauzionale L. 9,500 in numerario o rendita D. P.

— Il 28 detto mese, presso la Direzione del Genio militare di Roma, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di compimento del fabbricato pel Ministero della guerra, nella via Venti Settembre, per il complessivo importo di L. 3,500,000. Lavori da eseguire entro 1180 giorni. Deposito cauzionale lire 350,000 in numerario o rendita D. P.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

SOCIETÀ GENERALE
DI CREDITO MOBILIARE ITALIANO
Torino, via Ospedale, N. 24

La Società s' incarica della custodia dei titoli e valori, che le vengono consegnati in deposito, mediante il compenso di L. 1.25 per mille sino a lire *diecimila*, e di L. 1 per mille al di sopra di tale somma, e per ogni sei mesi, sul loro valore nominale; e si incarica gratuitamente dello incasso dei *coupons* sugli stessi titoli.

Apre conti correnti di depositi, corrispondendo, a datare dal 16 corrente, *l'interesse annuo del* 3 1[2 0[0.

Il depositante può disporre di:

L. 8,000 a vista per ogni giorno:

L. 12,000 con un preavviso di 3 giorni;

L. 24,000 con un preavviso di 5 giorni;

Riceve pure somme in deposito a termine fisso, ed a condizioni da convenire colla Direzione.

Si incarica del pagamento delle imposte dei proprii correntisti, secondo l'incarico che ne riceve.

Torino, 14 ottobre 1882.

LA DIREZIONE.

TORINO — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, Via Finanze, 13.

ANNO XV. Mercoledì 13 dicembre 1882. N. 50.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanze

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO.

LE STRADE FERRATE ITALIANE

nel 1881

(Continuazione. — V. num. 49).

La parte quarta della Relazione statistica dell' onorevole Valsecchi tratta dell' esercizio delle Strade ferrate italiane nel 1881, compilata sulla base dei dati della Relazione pel 1880, ma arricchita di altri dati statistici, che in quella mancavano.

1. Dal capitolo dei *Risultati principali dell' esercizio* rilevasi che la lunghezza assoluta delle strade ferrate in esercizio al 31 dicembre 1881 era di Chil. 8,893.266
mentre al 31 dicembre 1880 era di . » 8,714.731 (*)

e quindi si ebbe un aumento di . . Chil. 178,535,
dovuto all' apertura dei seguenti tronchi :

Ferrovie Alta Italia (tronchi 2)	Chil.	3.703
» Meridionali (tronco 1)	»	13.230
» Calabro-Sicule (tronchi 5)	»	70.381
» Sarde (tronco 1)	»	23.165
Ferrovia Sicula Occidentale (tronchi 2) .	»	68.056
Totale	Chil.	178.535

Ritenuta poi la popolazione dello Stato (censimento 1881) di 28,951,319 abitanti, e la estensione territoriale di 2,963 miriametri quadrati, si avrebbero chilometri 3.072 di ferrovia in esercizio per ogni 10,000 abitanti, e chil. 3.001 per ogni miriametro quadrato.

In un quadro (*Diagrammi*) che precede i prospetti statistici allegati a questa parte della Relazione, è graficamente rappresentato lo sviluppo totale ferroviario dall'anno 1839 a tutto il 1881, distinto per triennio, con gl' introiti e le spese d' esercizio per chilometro; avvertendo però che in queste cifre non si comprendono quelli delle ferrovie del cessato Governo pontificio fino all' anno 1870, nè delle ferrovie Venete prima del 1866. Lo sviluppo maggiore si ebbe nel triennio 1861-63 (chil. 1348), ed il minore nel triennio 1840-42 (chil. 46), senza contare i primi 8 chil. dei 1839; e la media lunghezza per triennio risulta di chilom. 635.

Il *Materiale mobile* in servizio al 31 dicembre 1881 era costituito da: 1,529 locomotive; 4,701 vetture da viaggiatori; 26,592 vagoni da merci e bestiame; mentre nel 1880 componevasi di 1,143 locomotive; 4,586 carrozze da viaggiatori; 24,286 vagoni da merci e bestiame.

Laonde nel 1881 un aumento complessivo di 86 locomotive; 115 vetture da viaggiatori; 2,306 vagoni da merci e bestiame.

La percorrenza dei convogli di viaggiatori, misti e merci, che nel 1880 fu di . . . . Chil. 35,529,856
nel 1881 ascese invece a . . . . . . » 37,925,925

cioè con un aumento di . . . . . . » 2,396,069

I *prodotti dell' esercizio*, che nel 1880
furono di . . . . L. 180,106,818.88
nel 1881 ascesero a . . . . . . » 191,661,612.76

cioè con un aumento di . . . . . L. 11,554,793.88

(*) Questa cifra differisce da quella della precedente Relazione (8,713.427) per lievi correzioni apportate alle lunghezze di alcune linee di recente aperte all' esercizio, in seguito delle definitive misurazioni delle linee stesse.

Tale aumento è poi ripartito sulle varie categorie di prodotti come dal prospetto seguente:

CATEGORIE dei prodotti	1881	1880	AUMENTO
Viaggiatori	79,864,875.10	74,552,461.81	5,312,413.28
Grande velocità	21,383,503.45	20,776,716.25	606,757.20
Piccola velocità	85,231,103.61	81,148,071.99	4,083,031.05
Introiti diversi	5.182,131.08	3,629,538.83	1,552,592.25
Totali L.	191,661,612.72	180,106,818.85	11,554,793.85

Da questo prospetto risulta che tutte le categorie di prodotti contribuirono all'aumento, ma specialmente quella dei viaggiatori, i quali nel 1881 sommarono a N. 34,040,515
mentre nel 1880 non furono che . . . » 32,491,827

e quindi si ebbe un aumento di . . . N. 1,548,688

La percorrenza dei viaggiatori ascese nel 1881 a . . . . Chil. 1,640,557,740
mentre nel 1880 non fu che di . . » 1,524,126,394

e quindi con un aumento di . . . Chil. 116,431,346

Le merci trasportate a grande velocità nel 1880 sommarono a . . . . Quint. 5,026,216
mentre nel 1881 sommarono a . . . » 5,054,849

e quindi con un aumento di . . . . Quint. 28,633

La percorrenza delle dette merci, che nel 1880 fu di . . . . Chil. 708,751,088
nel 1881 ascese a . . . . » 731,489,072

cioè con un aumento di . . . . . Chil. 22,737,984

Le merci a piccola velocità trasportate nel 1880 sommarono a . . . . Tonn. 9,329,073
e nel 1881 a . . . . » 9.838,797

per cui vi fu un aumento di . . . . Tonn. 509,725

La percorrenza delle dette merci, che nel 1880 fu di . . . . Chil. 1,130,057,485
ascese nel 1881 a . . . . » 1,215,516,828

cioè con un aumento di . . . . Chil. 85,459,343

Le *Spese di esercizio* pel 1881, tra ordinarie e straordinarie, confrontate con quelle del 1880, appariscono dal seguente prospetto:

CATEGORIE delle spese	1881	1880	AUMENTO
Generali d'amministrazione e d'esercizio	11,486,764.49	8.363.218.70	3,123,545.79
Sorveglianza e manutenzione delle strade	40,620,555.96	35,867,458.95	4,753,097.01
Movimento e servizio commerciale	39,102,115.78	37,089,798.52	2,012,317.26
Trazione e materiale mobile.	43,522,718.63	40,942.385.95	2,580,332.68
Totali L.	134,732,154.86	122,262,862.12	12,469,202.74

Le spese straordinarie nel 1880 furono di L. 12,340,555.04
nel 1881 ascesero invece a . . . . » 15,137;866.29

si ebbe dunque un aumento di . . . L. 2,797.311.25

A questo aumento contribuirono specialmente i miglioramenti di stipendii al personale, le speciali esigenze della manutenzione e sorveglianza delle linee, massime di quelle recentemente aperte all'esercizio, e le cresciute spese di trazione per il maggior numero di treni effettuati. Oltre di che, per le strade ferrate dell'Alta Italia, sono comprese le spese generali d'amministrazione, che negli anni precedenti non si computarono nei conti dell'esercizio, e che pel 1881 ascendono a L. 2,103,135.10.

Se pertanto dai prodotti dell'esercizio, che, come si è detto, ascesero nel 1881 a . . . . L. 191,661,612.76
si deducono le spese suddette in . . » 134,732,154.86

Si ha pel 1881 un prodotto netto di L. 56,929,457.90
Il prodotto netto pel 1880 era stato di » 57,843,956.76

Vi è dunque nel 1881 una diminuzione di L. 914,498.86

II. Questi risultati sommarii dell'esercizio trovansi poi specificati nei 22 prospetti allegati, che costituiscono l'importanza di tutto il lavoro statistico, e dai quali andremo spigolando alcuni dei dati più interessanti, a sviluppo e complemento di quelli sovrariferiti.

Il prospetto N. 1 contiene l'indicazione delle linee in esercizio, dei loro concessionarii ed esercenti.

Le linee sommano a 99, comprese quelle concesse all'industria privata; e le sedi delle rispettive Amministrazioni sono: Milano, Firenze, Roma, Torino, Padova e Palermo.

Il prospetto N. 2 dimostra partitamente la lunghezza delle 99 linee in esercizio; e da un riepilogo dello stesso prospetto risulta che al 31 dicembre 1881, la lunghezza assoluta di esse ascendeva a chil. 8,893.266. la media esercita a chil. 8,837.303, e la effettiva a chil. 8,774.991 (dedotti i tratti comuni a più linee).

Queste lunghezze poi, suddivise secondo le condizioni di proprietà e d'esercizio, sono le seguenti:

	Assoluta	Media	Effettiva
Ferrovie dello Stato esercite dallo Stato (rete Alta Italia)	2,616,588	2,637,032	2,575,908
Ferrovie dello Stato esercite da Società private (rete Calabro-Sicula)	1,337,462	1,296,480	1,328.595
Ferrovie di Società private esercite dallo Stato (rete Alta Italia)	951,100	947.690	899,140
Ferrovie di Società private esercite da Società private (reti Romane, Meridionali, Sarde: ferrovie Sicula-Occidentale, Milano-Saronno-Erba, Torino-Lanzo, Vicenza-Treviso e Padova-Bassano, Vicenza-Schio, Conegliano-Vittorio, Torino-Rivoli, Settimo-Rivarolo)	3,993,116	3,956,101	3,971,348

Del prospetto N. 3, che contiene i particolari tecnici di soprastruttura, di livello e di direzione delle suddette linee, crediamo superfluo occuparci.

Dal prospetto N. 4, relativo alla quantità e natura del materiale mobile in servizio al 31 dicembre 1881, rileviamo che il totale generale delle locomotive, già indicato in 1,529, si componeva di 107 a ruote libere, 729 a 2 assi accoppiati, 597 a 3 e 96 a 4: in complesso, 0.172 per chil. di strada in esercizio; il totale generale delle vetture da viaggiatori, già indicato in 4,701, si componeva di 72 saloni e break a letto, 558 vetture di 1ª classe, 637 di 1ª e 2ª, 960 di 2ª, 28 di 2ª e di 3ª, 2412 di 3ª, 12 di 1ª, 2ª e 3ª, e 22 di 4ª; ed il totale generale dei

vagoni da merci, bestiame e diversi, già indicato in lire 26.592, si componeva di 883 da bagagli, 202 a scuderia, per piccolo bestiame 130, per merci e bestiame 14,418 coperti e 4,670 scoperti; piatti per merci, ghiaia, legnami e carrozze 5,923; per acqua 60, per soccorso 69, per artiglierie 22, e diversi 215.

Il numero totale dei posti nelle vetture dei viaggiatori ascendeva poi a 168,496, cioè 36.64 in media per vettura, e 19.40 in media per chil. esercito.

Dei prospetti N. 5 e 6, che trattano l'uno della percorrenza delle locomotive e dei veicoli, e l' altro del numero, percorrenza e composizione dei convogli, crediamo superfluo occuparci.

Il prospetto N. 7 dimostra il capitale impiegato e l'importo delle linee e del materiale mobile al 31 dicembre 1881. L'importo complessivo delle linee, che ascende a L. 2,678,284,808, cioè L. 2,442,737,430 per le linee, e lire 235,547,378 pel materiale mobile, è così ripartito:

	Linee	Materiale mobile	Totale
Ferrovie dell' Alta Italia . . .	1,021,610,000	125,502,000	1,147,112,000
Romane	474,828.000	40,655,000	515,483,000
Meridionali	442,702,000	38,878,000	481,580,000
Calabro Sicule	360,573,000	22,600,000	383,173,000
Sarde	75,512,000	3,820,000	79,332,000
Diverse	67,512,430	4,062,378	71,574,808
Totali	2,442,737,430	235,547,378	2,678,284,808

Cioè per chilometro in esercizio: L. 278,375 per le linee, L. 26,843 pel materiale mobile, e L. 305,218 complessivamente.

I prospetti dal N. 8 al N. 16 comprendono tutte le cifre parziali e di dettaglio circa gl'introiti e le spese d'esercizio, distinte per linee e per categorie; ed il movimento dei viaggiatori e delle merci a grande e piccola velocità, colla specificazione per natura di quest'ultime.

Dal prospetto N. 17 rilevasi la quantità del carbone e dell'olio consumato per le locomotive, cioè chilogrammi 453,942,663 del primo, e chilog. 1,357,707 del secondo, colla spesa complessiva di L. 16,961,918.07.

I prospetti N. 18 e 19 indicano tutti gli accidenti occorsi nell'anno e le loro conseguenze. Gli accidenti sommarono a 529 fuorviamenti e 406 urti, e si ebbero a deplorare 178 morti e 730 feriti. Tra i morti vi furono: 78 agenti di servizio, di cui 25 per cause accidentali, 50 per propria imprudenza, e 3 suicidi; 4 viaggiatori, di cui 1 per causa accidentale, e 3 per imprudenza; 96 estranei, di cui 5 per cause accidentali, 38 per imprudenza, e 53 suicidii. Tra i feriti vi furono: 618 agenti, di cui 515 per cause accidentali, 102 per propria imprudenza, ed 1 per tentato suicidio; 69 viaggiatori, di cui 39 per cause accidentali, 28 per imprudenza, e 2 per tentato suicidio; 52 estranei, di cui 13 per cause accidentali, 37 per imprudenza, e 2 per tentato suicidio. Laonde il rapporto dei viaggiatori morti e feriti (esclusi i suicidii) risulta: per ogni chilometro di strada esercita, di 0,0062 dei morti, e di 0.0076 dei feriti; e per ogni milione di viaggiatori trasportati, di 0.0881 dei morti, ed 1.9682 dei feriti.

Il prospetto N. 20 riassume il personale in servizio sulle ferrovie al 31 dicembre 1881, cioè in totale: 66,016, di cui 33,406 impiegati, e 32,610 giornalieri, ossia 7,423 per chilometro in esercizio. La spesa complessiva ascese a L. 70,746,355.53, cioè L. 795,28 per chilometro in esercizio.

Il prospetto 21 contiene un confronto particolareggiato dei prodotti nel 1881 e 1880, i cui dati finali, già sovraindicati, risultano di L. 191,661,612.76 pel 1881, e di L. 180,106,818.88 pel 1880, cioè con un aumento di lire 11,554,793.88 pel 1881.

Finalmente il prospetto N. 22 contiene un elenco delle Stazioni che nel 1881 introitarono più di L. 100,000, col relativo confronto del 1880. —

Dopo questi prospetti statistici, vengono i *Cenni relativi ai diversi Servizii delle reti principali*, dei quali ci occuperemo nel prossimo numero.

(*Continua*).

LA PROROGA

DELL' ESERCIZIO FERROVIARIO GOVERNATIVO PEL 1883

ALLA CAMERA DEI DETUTATI

Il progetto di legge per la proroga dell'esercizio governativo delle ferrovie dell'Alta Italia e Romane a tutto il 1883, che abbiamo riferito nel numero precedente, dopo essere stato esaminato dall' apposita Commissione parlamentare, della quale fu eletto relatore l'onorevole Lugli, venne, sulla relazione appieno favorevole del medesimo, portato in discussioue alla Camera dei deputati nella seduta dell'11 corr.; e noi non tardiamo a riferire qui sotto il sunto telegrafico della discussione relativa, in riserva di ritornarvi, se ci parrà opportuno, specialmente per le dichiarazioni dell' on. Ministro.

Branca domanda, come fece già quando fu chiesta l'altra proroga, se il Governo intenda provvedere al regime definitivo dell'esercizio delle dette ferrovie.

Osserva che con questa è anche connessa intimamente la questione della linea direttissima Roma-Napoli. Domanda se il Ministero presenterà per ciò un progetto; ed infine se abolirà, come promise, il controllo della Corte dei conti, o almeno provvederà a che quella revisione non abbia a ritardare soverchiamente i lavori.

Lugli, relatore, dimostra che la sola domanda che ha rapporto con questa legge è quella sul definitivo regime, e ad essa si è risposto nella Relazione, dicendosi che il Ministro ha formalmente promesso di presentare una legge alla ripresa dei lavori parlamentari.

Parpaglia dimostra il bisogno di stabilire un servizio cumulativo tra le Ferrovie ed i piroscafi, in corrispondenza con le nostre isole. Il Governo ne ha il dovere e la facoltà. Dovrebbe anche semplificare le operazioni doganali per le merci importate nelle isole dal continente.

Baccarini riconosce l'obbligo del Governo di presentare la legge sulla definitiva sistemazione delle ferrovie, ma non a scadenza fissa, trattandosi di studiare maturamente la grave questione. Gli studii sono molto inoltrati; e senza la malattia del presidente del Consiglio, il relativo progetto di legge sarebbe già in pronto. Del resto, egli non ha mutato parere, e continua a credere che la migliore soluzione

sarà quella di affidare l'esercizio delle ferrovie all'industria privata.

Circa le costruzioni a cui si è accennato, delle quali però niuna è in ritardo di fronte alla legge che le ordina, afferma che, ogni qualvolta ne ebbe il mezzo, il Governo affrettò le costruzioni.

Già si sono date in appalto ferrovie per 500 e più milioni, e furono aperti all'esercizio 1200 chil. di nuove ferrovie dal 1879 in poi.

Riguardo alla linea direttissima Roma-Napoli, si studia, e nel corso dell'anno sarà risoluta ogni questione sul tracciato e sui mezzi. Ad ogni modo, egli procurerà di far sì che quella linea sia compiuta entro il 1866. — Quanto al controllo delle Romane, la legge stessa lo abolisce. Esse, del resto, procedono come procedevano, senza maggiore o minore dipendenza dal Governo nella loro gestione.

Manifesta poi i suoi intendimenti di accelerare la costruzione delle ferrovie di 1ª e 2ª categoria, malgrado le difficoltà finanziarie incontrate, le quali però si vanno appianando.

Infatti, parlando dell'espediente adottato dal Governo d'accordo col Parlamento, per le anticipazioni di denaro da farsi dagli appaltatori per le nuove costruzioni, dice doversene lodare moltissimo, poichè tutti i lavori posti all'incanto sono stati già appaltati, ed alcuni con notevoli ribassi.

Circa al servizio cumulativo delle Ferrovie e dei piroscafi, si sta studiando la facilitazione dei trasporti fra il continente e le isole. È una idea che egli accarezza, ma finora non ebbe consenziente il Ministro delle finanze, che teme le frodi doganali. Rinnoverà le premure.

Pandolfi tratta del servizio deplorevole delle nostre ferrovie e degli inconvenienti che avvengono. Voterà la legge, non potendo fare a meno, ma confida che il Ministro provvederà.

Branca insiste nelle sue osservazioni circa al controllo delle spese delle Società, e sulla convenienza di non tardare la soluzione della questione dell'esercizio definitivo; quale è ora, dà luogo a varii sconci, e non giova nè allo Stato, nè ai cittadini. Ritiene poi che dovevano e potevano superarsi gli ostacoli accennati dal Ministro come causa del ritardo dei lavori della linea Roma-Napoli.

Baccarini risponde a Pandolfi, che su per giù il servizio delle Ferrovie italiane vale quello degli altri paesi. Aggiunge spiegazioni, e replica a Branca rispetto al controllo.

Dopo nuove osservazioni di *Pandolfi*, si approvano i due articoli della legge per la proroga dell'esercizio a tutto il 1883; ed allo scrutinio segreto si ottengono voti 250 favorevoli e 23 contrarii.

Crediamo pure conveniente di aggiungere il seguente brano della Relazione, con cui l'on. Ministro dei lavori pubblici accompagnava il suddetto progetto di legge:

«.... Giova poi notare che, mentre con somme ripartite a tutto l'anno 1886 è già provveduto alle spese in conto capitale occorrenti sulla rete ferroviaria dell'Alta Italia, per quella invece delle ferrovie Romane non si è fin qui provveduto che alle sole esigenze del corrente anno 1882,

« Quindi è che la proroga dell'esercizio provvisorio delle ferrovie Romane a tutto l'anno 1883 porta per necessaria conseguenza, che sia del pari provveduto alle spese che occorreranno in conto capitale, oltre a quelle già contemplate per lo stesso anno 1883 nel bilancio speciale dell'esercizio delle dette ferrovie.

« Sono infatti di tutta urgenza alcune spese in conto capitale per lavori di completamento delle linee, fra i quali basterà citare i rifacimenti di binario sulla linea Maremmana, seppure vuolsi che le condizioni di questo corrispondano alle cresciute e sempre crescenti esigenze del servizio. Come pure si dovranno avere disponibili le somme necessarie per le provviste di materiale in aumento al corredo attuale.

« Egli è perciò che con l'articolo 2 dello annesso disegno di legge è prevista la inscrizione in apposito capitolo, nel bilancio definitivo della spesa del Ministero dei lavori pubblici pel 1883, del fondo che sarà ravvisato necessario per far fronte alle spese in conto capitale sulle ferrovie Romane ».

L'ILLUMINAZIONE ELETTRICA

ad incandescenza

(*Continuazione — Vedi N. 48*).

Lampade ad incandescenza all' Esposizione di Monaco. — L'Esposizione di Monaco, che doveva essere internazionale, non riuscì che una semplice mostra regionale, essendo pochissimi gli espositori esteri e quelli pure delle altre provincie dell'Impero tedesco.

Poche novità presentava dessa in ogni ramo, ed in quello della luce ad incandescenza, due sole lampade: quella del Müller e quella dell'italiano Cruto.

La lampada del Müller, fatta con un carbone proveniente da filamenti vegetali, differisce da quelle finora note nella forma data al filo, che ha l'aspetto di spirale con un passo molto lungo.

La lampada del Cruto invece è nuova, sia nella forma, che nella sostanza del filo incandescente.

Il Cruto, come si sa, è un Piemontese, nato a Piossasco (provincia di Torino). Fin dalla sua prima giovinezza era portato allo studio delle scienze naturali ed in modo speciale a quelli della chimica e della fisica.

Il movente di questi studii, quantunque il Cruto non lo dica, pare sia stato quello di ottenere diamanti artificiali, facendo depositare il carbone per via elettrica.

Come primo risultato dei suoi studii, egli ottenne il carbone allo stato chimicamente puro, compatto e lucido come l'acciaio brunito.

Tale invenzione può applicarsi alla riproduzione di oggetti colla galvanoplastica, e può dar origine all'industria di fabbricare, od oggetti di ornamento, oppure vasi ed utensili inalterabili per uso chimico.

Quando nel 1880 si conobbe la lampada Edison, il Cruto si propose di applicare il suo trovato alla fabbricazione dei fili di carbone per la lampada ad incandescenza. I nuovi studii del Cruto furono coronati da pieno successo, ed il carbone da lui preparato formò oggetto d'ammirazione per quanti lo esaminarono, sia a Monaco che altrove.

Ecco in che consiste il metodo di preparazione del carbone Cruto.

Egli prende un sottilissimo filo di platino, a cui dà la forma che vuole; ordinariamente il filo è avvolto a spirale.

Il filo viene messo in un circuito di forte corrente elettrica e circondato da un' atmosfera di idrogeno carburato. Al passaggo della corrente, il filo si riscalda, ed il gas che vi è in contatto si decompone, depositando sul filo il carbone allo stato puro.

Per tal modo, a seconda della durata dell'operazione, si può ottenere un filo più o meno grosso.

Quando l'operazione è terminata, si fa volatilizzare il filo di platino mediante una forte corrente elettrica, e così rimane un vero tubo di carbone in forma di spirale che presenta ad un tempo elasticità e resistenza. Finora il Cruto riuscì a preparare fili di carbone, il cui sviluppo è di 0.25; in quanto al diametro potendosi avere pel platino dei fili di oltre 1/50 di millimetro, si vede come anche per il filo di carbone il diametro possa essere piccolissimo e tale che con nessuno dei mezzi finora conosciuti era possibile ottenere.

Da questa condizione di cose deriva per la lampada Cruto una serie di reali vantaggi:

1° Facilità di preparazione dei carboni;

2° Costo limitato;

3° Aumento della lunghezza del filo, e quindi maggiore resistenza al passaggio della corrente;

4° Diminuzione nella sezione trasversale, a causa del vuoto lasciato dal filo di platino volatilizzato, e conseguentemente maggiore resistenza nel filo senza che si diminuisca la superficie esterna che irradia la luce quando è incandescente;

5° Maggior durata del carbone, perchè esso è chimicamente puro;

6° Possibilità di dar al carbone la forma voluta, e quindi concentrare in piccolo spazio una gran lunghezza di filo incandescente e maggior intensità alla lampada.

Questa invenzione, che ha un grande avvenire dinanzi a sè, torna di molto vanto al nostro paese, il quale ebbe sempre illustri cultori dell'elettricità.

Della lampada Cruto si occuparono diversi giornali esteri, e fra gli altri: *The Electrician*, numero del 21 ottobre; *The Engineer*, N. 1397 del 6 ottobre; *De Stoompost* di La Haye (Olanda), ultimo numero di settembre; e *The Engineering*, N. 881 del 17 novembre.

Applicazioni della luce elettrica ad incandescenza. — Di tutte le lampade di cui finora siamo andati descrivendo per sommi capi le particolarità, quelle che hanno maggior diffusione, o che ne avranno d'ora innanzi, sono: la Edison; la Maxim, la Lane Fox, la Swan e la Cruto.

La forma stessa della lampada, la possibilità di averla di qualunque intensità, anche eguale a quella di un' ordinaria fiamma a gas, la comodità di potersi applicare dovunque, senza ricorrere a forti spese d'impianto, ed il non presentare pericolo d'incendio rendono la lampada ad incandescenza molto comoda anche per le private abitazioni, ove non sarebbe in alcun modo praticabile l'illuminazione ad *arco voltaico*, senza andar incontro a gravi inconvenienti.

Noi daremo un cenno delle principali applicazioni che finora se ne fecero, non tenendo conto di quelle di carattere provvisorio, come p. es. a Parigi ed a Monaco durante l'Esposizione.

Illuminazione del teatro delle Variétés *in Parigi* (*). — Questo teatro è illuminato con lampade ad incandescenza del tipo Swan.

Esse sono in numero di 260, che danno complessivamente una luce di 660 becchi a gas.

Per tutte queste lampade occorrerebbero *teoricamente* 2.000 kilogrammetri per ogni minuto secondo e perciò una forza di 27 cavalli-vapore. Se però ci mettiamo nelle condizioni della pratica, lo sforzo reale da svilupparsi per ottenere direttamente tale intensità di luce, sarebbe di circa 35 cavalli-vapore.

Ma nell'impianto fatto a Parigi si pensò di profittare dell'accumulatore Faure, il quale funziona con maggior sicurezza e regolarità, per quanto concerne lo sviluppo di elettricità occorrente per le lampade, e non abbisogna per quell'impianto che di una forza di 12 cavalli durante 15 ore al giorno.

Queste cifre dimostrano l'incontestabile utilità degli accumulatori, coi quali è permesso di diminuire notevolmente il materiale per la produzione dell'elettricità.

Nel teatro delle *Variétés*, ove si recita tutte le sere e quindi occorre l'illuminazione quotidiana, se si facesse funzionare la macchina durante 22 ore al giorno, la frazione di forza motrice che si riduce, impiegando gli accumulatori, da quella che occorrerebbe se la produzione d'elettricità fosse fatta direttamente dalla macchina dinamo-elettrica, sarebbe di 1|4, il che può dedursi da quanto segue.

Le lampade impiegate nel teatro sono:

Di tipo ordinario	N. 200
Di tipo piccolo	» 60
Totale	N. 260

Equivalenza in becchi normali di 140 litri di gas N. 660.

(*Continua*) LIGHT.

(*) Vedi le *Genie Civil*, pag. 540; *The Electrician*, pag. 495; e *La Nature*, settembre 1882.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Domani avrà luogo in Torino la riunione, già da noi annunciata, dei delegati delle principali Amministrazioni ferroviarie italiane per la discussione di varii argomenti relativi alle carrozze, ai freni continui, all' illuminazione, al riscaldamento, ed alle comunicazioni fra viaggiatori e personale dei treni, ecc. ecc.

Questa riunione sarà presieduta dal comm. Biglia, e durerà certo alcuni giorni, attesa l' importanza degli argomenti da trattarsi.

Il giorno 11 corr.. presso la Stazione di Piacenza, un treno merci fermo al disco verso Bologna venne raggiunto ed urtato da altro treno merci celeri. Le

conseguenze dell' urto furono piuttosto gravi, essendosi rovesciata la locomotiva del treno sopravvenuto, e danneggiati gravemente parecchi carri.

Non si ebbe, per fortuna, a deplorare disgrazie nel personale, fuorchè alcune contusioni al macchinista ed al conduttore dell' ultimo treno. Si procede ora alla consueta inchiesta, dalla quale emergerà la causa dell' infortunio.

><

La Direzione dell' esercizio delle ferrovie Romane ha rassegnato per approvazione al Ministero dei lavori pubblici lo studio delle modificazioni al progetto per la nuova Stazione di Trastevere in Roma.

Sappiamo che la Direzione predetta ha completamente scartata l' idea di una Stazione affatto fuori delle mura, ma propugna invece quella, secondo la quale il servizio delle merci sarebbe situato fuori delle mura e quello dei viaggiatori entro le mura; massime che si è trovato il modo di evitare un passaggio a livello della strada del Pomerio, il quale avrebbe non poco intralciato il movimento dei treni ed il servizio di manovra, con pericolo permanente della sicurezza dell'esercizio.

><

A complemento della notizia data nel nostro numero precedente circa la visita di ricognizione della linea da Pinerolo a Torre Pellice, annunciamo ora ai nostri lettori che la Commissione, la quale ha proceduto il 6 corrente alla detta visita, ritenne l'apertura della linea al pubblico servizio potersi effettuare col giorno 21 del corrente mese.

La festa d'inaugurazione si farà nel giorno precedente.

><

Ci scrivono da Pavia che è stata richiesta al Ministero dei lavori pubblici la visita di ricognizione del tronco di ferrovia da Mortara a Garlasco, della linea Vercelli-Mortara-Broni. L'apertura all'esercizio del detto tronco potrà aver luogo, come già abbiamo annunziato, prima della fine del mese corrente.

><

Ci scrivono da Milano che la Direzione della strada ferrata del Gottardo ha proposto all'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia di prolungare, per la Riviera ligure di ponente fino a Nizza, i treni diretti della ferrovia del Gottardo, che ora fanno capo a Genova. Sappiamo che tale proposta fu studiata dalla detta Amministrazione e trovata attuabile con reciproco vantaggio; ma pare che la Direzione della ferrovia Parigi-Lione-Mediterraneo non sia disposta ad assentire alle modificazioni che si renderebbero necessarie nell'orario delle corse dei treni sul tratto da Ventimiglia a Nizza.

><

La Società generale delle ferrovie economiche ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto di massima del 2° tronco della linea Torino-Chieri-Piovà-Casale, compreso fra Piovà e Casale, della lunghezza di chilometri 48, e del costo totale di L. 4,400,000, ossia L. 91,500 al chilometro.

Il progetto di massima del 1° tronco della linea stessa, fra Torino e Piovà, fu già dalla Società predetta rimesso all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici, in un colla domanda di concessione per la costruzione e l'esercizio della intera linea.

><

Sappiamo che la Camera di commercio di Asti ha reclamato al Ministero di agricoltura, industria e commercio per le condizioni in cui trovasi quella Stazione ferroviaria, la quale sarebbe affatto insufficiente dopo il considerevole aumento del traffico di merci ivi sviluppatosi.

La Camera predetta lamenta che il carico delle uve debba farsi tutto allo scoperto; che la tettoia per le merci in partenza non sia affatto proporzionata ai bisogni del commercio, e che per far luogo allo scarico delle merci in arrivo debbano i carri carichi soffermarsi fuori della Stazione per giorni e notti.

Noi che conosciamo le condizioni della Stazione di Asti, pressochè identiche a quelle in cui quella Stazione trovavasi all'epoca della sua apertura all'esercizio, non dubitiamo che i voti della detta Camera di commercio debbano essere a suo tempo esauditi.

><

Siamo informati che la interruzione sulla linea Ferrara-Rovigo, malgrado l' attività del lavoro pel ripristinamento, potrà durare forse ancora un mese.

><

Il Ministero del tesoro ha ritenuto che, per quanto gli spetta, possa approvarsi la Convenzione per la concessione all'ing. Emilio Olivieri della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia da Menaggio a Porlezza e da Luvino a Fornasette.

Questa ferrovia è progettata a sezione ridotta con scartamento di m. 0.85, secondo il tipo V stabilito dalla Commissione per le ferrovie economiche.

La lunghezza della nuova linea è di circa 24 chilometri, e nel suo percorso tocca i seguenti abitati, pei quali sono proposte apposite Stazioni: Luvino, Menaggio, Grandola, Bone, Lario, Piane e Porlezza.

L'ingegnere Olivieri aveva chiesto al Governo, per la costruzione e l'esercizio della linea, il sussidio di L. 1,000 al chilometro per la durata di 35 anni, consentito dalla legge del 1873; ma il Ministero dei lavori pubblici, pure riconoscendo l'utilità della nuova ferrovia, non ha creduto fosse il caso di accordare sussidio.

><

Anche in quest'anno l'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha messo in servizio degli scaldapiedi a sistema Ancelin, secondo il quale si trae profitto, pel riscaldamento, del calore che si sviluppa nella solidificazione dell'acetato di soda, fuso preventivamente.

I vantaggi ottenuti nello scorso inverno coll'uso delle cassette Ancelin in confronto di quelle ordinarie, sono stati abbastanza sensibili: però, siccome lo scorso inverno fu assai mite, e l'esperimento dei nuovi scaldapiedi relativamente molto limitato, così la predetta Amministrazione ha deciso di estenderlo maggiormente, affine di poter meglio giudicare della convenienza di applicare definitivamente le nuove cassette Ancelin. Finora, su tutta la rete, ne sono messe in servizio pel corrente inverno n. 600.

><

Il Consiglio comunale di Girgenti ha deliberato di

far voti al Governo per la istituzione di biglietti di andata e ritorno tra la Stazione ferroviaria di Girgenti e quella di Aragona-Caldare.

><

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha sottoposto all'approvazione governativa una proposta di modificazione all'attuale tariffa pel trasporto dei carri, concordata con le altre Amministrazioni delle ferrovie Romane e Meridionali.

><

Ci scrivono da Salerno che quella Provincia ha deliberato di ricorrere contro la sua inclusione nel Consorzio per la costruzione della ferrovia Castellammare-Cancello-Gragnano-Scafati.

><

La Società delle Strade ferrate Meridionali ha disposto che siano instituiti biglietti di andata e ritorno fra le Stazioni di Acquaviva, Platani e Palermo.

><

La detta Società ha presentato alla superiore approvazione un progetto per lavori di ampliamento e miglioramento della Stazione di Calciano, lungo la linea Metaponto-Potenza. La spesa presunta per la esecuzione delle dette opere rileva a L. 35,000.

><

Per la linea da Zollino a Gallipoli è stato presentato al Ministero dei lavori pubblici il progetto di appalto per la fornitura delle traverse, la lavorazione degli scambii e crociamenti, la posa dell'armamento della via ed il collocamento in opera del materiale fisso occorrente nelle Stazioni della linea stessa.

L'ammontare complessivo delle opere e provviste comprese nel progetto rileva a L. 408,000, delle quali L. 370,000 a base di appalto.

><

Nei giorni 6 e 7 corr. ebbero luogo alcuni esperimenti del freno automatico e continuo Westinghouse sui treni dell' Alta Italia, da Torino a Troffarello e viceversa nel primo giorno, e da Salbertrand a Torino nel secondo.

Il funzionamento del freno in ambedue gli esperimenti fu inappuntabile: si ottennero fermate repentine dietro segnali di pericolo (petardi), eseguite senza scosse.

Dopo le gallerie di Exilles e Meana, il convoglio di 105 tonnellate, con locomotiva e tender, in carico di 70, cioè un totale di 175 tonnellate, si arrestò la prima volta, dopo segnali di pericolo, in circa 90 m. in una discesa del 30 p. 0|00, e con una velocità di circa 40 chilometri; e la seconda volta, colla stessa velocità e pendenza minore, si arrestò in meno di 60 m.; si raggiunsero velocità sino a 65 e 70 chil., e le fermate si fecero da 15 a 32 secondi, giusta le pendenze: la fermata in piena corsa a 60 chil. si ottenne in meno di 150 metri.

I funzionarii delle Ferrovie, che presenziarono gli esperimenti, si mostrarono soddisfatti dei risultati ottenuti.

Si spera quindi che in breve il materiale, munito del detto freno, sarà abbastanza abbondante per permettere di cominciare un regolare servizio sulla strada Alessandria-Pistoia (già designata), affinchè anche sulla rete nazionale italiana si possa fare una prova seria di questi freni, che altrove, come si è detto più volte, diedero risultati soddisfacenti.

Frattanto il Consiglio d' amministrazione delle Ferrovie dell' Alta Italia ha recentemente autorizzato l'applicazione del detto freno a 16 carrozze in uso promiscuo pei treni diretti tra l' Italia e la Francia, nonchè a 16 locomotive; laonde sperasi di avere tra qualche mese i detti treni diretti muniti del freno automatico continuo per tutta la percorrenza da Bussoleno a Parigi.

><

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 4 al 9 corrente.

Furono, fra gli altri, approvati i progetti riflettenti:

La costruzione del tronco da Orta a Casale Corte Cerro della ferrovia Gozzano-Domodossola;

La costruzione del tronco dalla Stazione di Fossano sin presso quella di Mondovì, della ferrovia Fossano-Mondovì-Ceva;

L'apertura in trincea di due punti intermedii della galleria di Piteccio, nella ferrovia Bologna-Pistoia;

La costruzione del tronco della strada provinciale di 1ª serie, lungo la valle del Trigno, dalla nazionale degli Abruzzi per Forlì all'abitato di Roccasicura, in provincia di Campobasso;

La costruzione di un ponte in muratura sul canale Muzza in servizio della strada da Lavagna a Comazzo, in provincia di Milano;

Il riordinamento dell'arginatura sinistra di Adige nel circondario idraulico di Este, distinta nei tre tronchi, dal confine veronese al canale abbandonato Rotella, da questo canale al confine con la provincia di Venezia; e dal detto confine al mare;

E l'ampliamento del ponte di Camogli, in provincia di Genova.

Furono pure approvati i cottimi conchiusi d'urgenza:

Per ricostruzione della diga di Meulis e delle attigue arginature a sinistra del torrente Meduna, in Comune di Castions di Zoppola, provincia di Udine;

Per chiusura del taglio Oca in Volta Pettorazza, sulla sinistra di Adige, stato aperto per lo scarico delle piene verificatesi nel Gorzone, nel circondario idraulico di Este:

E per chiusura di tre varchi di scarico stati aperti sulla destra di Brenta a Santa Margherita, sulla sinistra del Brentone abbandonato presso Conche, e nel traversante del Novissimo abbandonato, in provincia di Padova.

><

A schiarimento di una notizia da noi inserita nel nostro numero precedente, riceviamo la seguente lettera, che di buon grado pubblichiamo:

Egregio sig. Direttore
del *Monitore delle Strade ferrate* — Torino.

Milano, 11 *dicembre* 1882.

Nell'ultimo numero (6 corr.) del suo pregiato periodico, la S. V., rammentando la generosa offerta di L. 10,000 fatta dalla Ditta Krupp a favore degli inondati del Veneto, si compiacque di registrare la mia modesta offerta di lire 1,500 ed aggiungere « che non potendo io ottenere dalla » Società di Bochum, da me rappresentata in Italia, una » conveniente elargizione per lo scopo suddetto, attese le » circostanze economiche in cui essa versa per il momento, » ho voluto supplire del proprio, per dimostrare i senti- » menti degli industriali esteri verso l'Italia ».

Sono costretto a ricorrere alla ben nota cortesia ed imparzialità della S. V. per pregarla di voler pubblicare nel prossimo numero del *Monitore* questa mia lettera, colla quale m'affretto ad informarla che, proscritto politico dalla

Polonia, ho l'onore d'esser da molti anni cittadino italiano, e come tale ho dato il mio obolo; che la Società di Bochum essendo una Società anonima, la sua Amministrazione non può contribuire, come è naturale, alle opere filantropiche coi danari degli azionisti, i quali, malgrado le *eccellenti* condizioni economiche dei nostri Stabilimenti metallurgici, che continuano a dar lavoro a circa 6,000 operaj, hanno avuto da molti anni soltanto un modestissimo interesse del loro capitale; mentre l'illustre signor Alfredo Krupp, essendo solo proprietario della Ditta e possessore d'uno dei più grandi patrimonii della Germania, non ha a render conto a nessuno, e può dar libero sfogo alla sua generosità.

Pei suddetti motivi, io non ho chiesto all'Amministrazione della nostra Società una sua contribuzione di beneficenza, e quindi cade anche la supposizione ch'essa l'abbia potuta rifiutare.

Sta invece il fatto, che la nostra Direzione generale, sulla dimanda del sig. ing. Imperatori, agente delle Ferrovie dell'Alta Italia presso i nostri Stabilimenti, ha volontieri autorizzato il suddetto signore a fare una colletta per gli inondati fra il personale e gli operai degli Stabilimenti medesimi, come egli stesso ha annunziato nel settembre scorso nei giornali.

Gradisca, egregio signor Direttore, coi miei ringraziamenti anticipati, i sensi della mia distinta considerazione.

Conte di DIENHEIM SEZAWINSKI BROCHOCKI *Ing.*

Notizie Ferroviarie Italiane

Tariffe ferroviarie. — Si riunisce quotidianamente da parecchi giorni, presso il Ministero dei lavori pubblici, la Commissione che elaborò il progetto di regolamento-tariffe unico per tutte le Ferrovie italiane, affine di coordinarlo al Codice di commercio, che entrerà in vigore il 1° gennaio prossimo.

Ferrovia Teramo-Giulianova. — L'incanto simultaneo tenutosi il di 29 novembre p. p. essendo riuscito deserto, si addiverrà alle ore 10 ant. del 26 corrente, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Teramo simultaneamente, alla second'asta per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione dei fabbricati di Stazioni e case di guardia, piazzali e lavori diversi, lungo i tronchi 1°, 2° e 3° della ferrovia Teramo-Giulianova, esclusa la Stazione di Giulianova, per la presunta somma di L. 275,050.

I lavori dovranno intraprendersi tosto dopo la regolare consegna, per dare ogni cosa compiuta nel termine di otto mesi dall'incominciamento della consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 15,000, ed in L. 30,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

— L'incanto simultaneo tenutosi il 2 corrente, essendo riuscito deserto, si addiverrà pure alle ore 10 ant. dello stesso giorno 26 corrente, presso il Ministero e la Prefettura suddetti simultaneamente, alla second'asta per l'appalto della fornitura di n. 30,793 traversine e m. c. 41,45 di pezzi speciali di legname, occorrenti all'armamento della ferrovia Teramo-Giulianova, per la presunta somma di L. 127,000.

La consegna delle forniture suddette dovrà essere ultimata, parte col 1° febbraio 1883, parte col 1° marzo successivo, nelle quantità e luoghi indicati dal Capitolato speciale.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 6,350, ed in L. 12,700 quella definitiva, ambedue come sopra.

Tunnel del Faro di Messina. — Leggiamo nel l'*Euganeo* di Padova:

La Società Veneta ha compiuto il progetto particolareggiato pel tunnel sottomarino allo Stretto del Faro, che sarà a giorni inviato al Ministero per l'approvazione.

La lunghezza precisa del traforo sarebbe di m. 13,546.17, così ripartita:

Rampa di discesa dalla parte di Sicilia, fino all'ordinata di m. 154.28 sotto il livello del mare	m.	4,680.62
Rettifilo attraversato lo Stretto	»	4,299.92
Rampa di discesa dalla parte di Calabria, fino all'ordinata di m. 153.15 sotto il livello del mare	»	4,565.63
Totale	*m.*	13,546.17

La pendenza delle rampe è del 35 per mille nei tratti in rettilineo, e del 32 per mille nelle eliche.

La spesa è calcolata in L. 71,115,440, compreso il tratto, delle lunghezza di circa 10 chil., per allacciare la grande galleria alla Stazione di Messina. Dalla parte di Calabria si allaccerebbe, appena uscita all'aperto, colla nuova linea già in costruzione fra Reggio e Bagnara.

Il tronco di raccordamento essendo peritato in L. 5,362,440, il costo della grande galleria sarebbe di L. 65,753,000.

Ferrovia Monza-Besana. — Nella sednta del 10 corrente al Consiglio provinciale di Milano si discusse a lungo sul sussidio per la ferrovia Monza-Besana. Il consigliere De Leva propose di dare 100 mila lire, invece delle 80 mila proposte dalla Deputazione; l'ing. Bianchi, deputato provinciale, propose di ridurlo invece a 40 mila. Il cons. Greppi Carlo dichiarò che votava contro qualunque sussidio, credendo la ferrovia proposta non essere d'urgente necessità.

Finalmente fu approvata la proposta della Deputazione così formulata:

« Il Consiglio provinciale delibera;

« Di accordare al Comune di Besana Brianza, concessionario della ferrovia da Monza a Besana, un sussidio di L. 80,000 alle seguenti condizioni:

1° Il sussidio verrà pagato in due rate uguali, la prima due mesi dopo l'apertura della ferrovia al pubblico esercizio, e la seconda un anno dopo il pagamento della prima, senza decorrenza d'interessi.

2° La presente deliberazione si riterrà come non avvenuta, qualora la suddetta ferrovia non venga ultimata e posta in esercizio entro l'anno 1885. »

Tramways della provincia di Milano. — Lo stesso Consiglio provinciale, nella seduta dell'11 corr., trattò sulla domanda di concessione d'un *tramway* a vapore da Milano a Cinisello-Villa Reale presso Monza e Carate, fino al confine della provincia con diramazione Carate-Seregno.

Il cons. Bianchi, relatore, espose le ragioni per cui riteneva che si dovesse accogliere la domanda presentata dalla Società inglese, a preferenza diquella della Società Belga.

Dopo qualche discussione, il cons. Massarani propose di aggiungere al primo capoverso del concluso della Deputazione queste parole: « alle condizioni stabilite dalle deliberazioni già prese dai Comuni interessati », e di ridurre il secondo capoverso dello schema proposto dalla Deputazione a questo tenore: « Il Consiglio delibera di autorizzare la stessa Deputazione ad accordare a quella delle due Società concorrenti che offrirà condizioni migliori, la concessione di un *tram* a vapore fra Carate-Brianza e Seregno ».

Dopo altre spiegazioni del Relatore e repliche del cons. Massarani, i due emendamenti, accettati dalla Deputazione, furono approvati dal Consiglio, insieme colla proposta della Deputazione medesima.

Ferrovia Airasca-Cavallermaggiore. — La Deputazione provinciale di Torino, nell'adunanza del 30 nov. p. p, autorizzò la Direzione della ferrovia Airasca-Cavallermaggiore ad eseguire le opere necessarie per l'attraversamento a livello della strada provinciale Torino-Pinerolo, in prossimità dell'abitato di Airasca, mediante l'osservanza delle prescritte condizioni.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo — Si scrive da Cassel alla *Gazzetta d'Augusta*:

Si pretende che l'Amministrazione della Compagnia del Gottardo, ora che tutte le sue linee, non che le vie di raccordo colla rete italiana sono terminate ed aperte all'esercizio, abbia l'intenzione di proporre il suo ingresso nell'Unione delle strade ferrate dell'Impero tedesco.

Evidentemente questa ammissione non può aver luogo che se, prima o simultaneamente, le Amministrazioni delle strade ferrate, che uniscono la rete del Gottardo alla rete tedesca, sia del Nord Est, sia Centrale, facciano lo stesso passo.

Non v'ha dubbio che per le Strade ferrate tedesche ed italiane, sia per il traffico olandese, belga ed italiano, sarebbe del massimo interesse che la linea del Gottardo facesse parte integrante delle reti unite dell'Europa centrale, e si beneficiasse in tal modo di tutti i vantaggi che derivano alle Compagnie tedesche dalla loro associazione.

— Nella seduta del 7 corr., il Consiglio Federale ratificò, con certe riserve, le tre Convenzioni conchiuse dalla Direzione della Ferrovia del Gottardo coll'Amministrazione dell'Alta Italia, per l'uso cumulativo delle Stazioni internazionali di Chiasso e Luino, e per l'esercizio della linea dal confine svizzero presso Pino fino alla Stazione di Luino.

Ferrovie svizzere. — Telegrafano da Ginevra al *Times*:

Nel 1878 la Società Paris-Lyon-Mediterranée conchiuse colle ferrovie Svizzere Occidentale, Centrale e Giura-Berna una Convenzione per una mite e comune tariffa per le merci in transito dalla Svizzera centrale ed occidentale per Marsiglia e viceversa.

Aperta la linea del Gottardo, il Dipartimento federale delle delle poste e ferrovie richiese alla Compagnia Occidentale di rescindere quel contratto.

Avendo la Compagnia ricusato, il Consiglio Federale ha ordinato la soppressione delle tariffe comuni col prossimo febbraio.

Tale misura produrrà la cessazione di ogni commercio diretto tra le Ferrovie Svizzere e la Francia meridionale, costringendo i commercianti ad inoltrare le merci dirette ai porti del Mediterraneo pel Gottardo a Genova.

La Compagnia Svizzera ha protestato, e si appellerà all'Assemblea Federale contro la decisione del Consiglio.

Ferrovie tedesche. — Annunciasi che una Compagnia belga fece istanza presso il Governo del granducato di Mecklemburgo-Schwerin per la costruzione d'una ferrovia destinata ad abbreviare la distanza che separa ancora la Germania dalla Scandinavia.

La detta linea partirebbe da Berlino per traversare il Granducato, andando per Waaren, Lange e Rostock, affine di riescire al porto di Warnsmunde.

Ferrovie austro-serbo-bulgaro-turche. — Si ha da Vienna che la Conferenza a quattro per il raccordo delle strade di ferro orientali è sul punto di riprendere i suoi lavori.

La Turchia però non vuole accettare Vranja come punto di raccordo: essa vorrebbe Uskuh.

L'Austria, essendo legata colla Serbia da un trattato formale, insisterà per Vranja. Si crede che la Turchia finirà a cedere.

Il viaggio a Vienna del barone Calice, ambasciatore di Austria-Ungheria a Costantinopoli, s'annoda alla conclusione di questo affare, che è diventato vivissimo.

Ferrovie russe. — Lo Stato-maggiore in Russia è oggi occupatissimo nello studio delle strade ferrate strategiche, necessarie per collegare tutto il nuovo e vasto sistema delle fortificazioni occidentali.

La nuova linea Zabinska-Pinsk attraversa in tutta la sua estensione il quadrilatero Bizesk-Minsk-Konotop-Korziatm, e lo mette in relazione con tutti i punti strategici dell'interno. Per assicurare il collegamento di un esercito che operi fra Bisesk e Bialostok con un altro che si trovasse fra Smerinska e Koziatyn, il Ministero della guerra ha deciso la costruzione immediata d'una linea fra Vilna e Rowno Questa linea ferroviaria taglia al nord pure il quadrilatero precitato, e si congiunge con quella di Zabinska-Pinsk, dove questa principia a passare nel quadrilatero stesso.

Queste due strade metterebbero in grado due eserciti, operanti uno a mezzodì e l'altro a settentrione, di aiutarsi e rinforzarsi vicendevolmente per resistere ad un invasore, finchè questo sia cacciato dalle posizioni occupate.

Altre strade ferrate strategiche sono in progetto per il collegamento delle foci del Danubio con Bendel e Kiew fino a Bilese per congiungere le linee strategiche meridionali con quelle del Nord.

Notizie Diverse

Consorzii obbligatorii. — Le riunioni già annunziate della Commissione per i Consorzii delle acque industriali furono provocate dall'on. Berti in seguito ad un ordine del giorno della Camera, che invitava il Governo a presentare un disegno di legge, il quale provvedesse alla costituzione di Consorzii obbligatorii per acque inservienti ad uso potabile ed a forza motrice.

La Commissione anzidetta, nelle conferenze di questi ultimi giorni, ha studiato e risoluto alcuni importanti quesiti presentati dal Ministro, ed ha proposto parecchi mezzi atti ad appianare, o per lo meno a diminuire di gran lunga le difficoltà, a cui si andrebbe incontro colla obbligatoria costituzione dei Consorzii per la irrigazione.

Delle quali proposte l'onor. Ministro dell'agricoltura ha fatto tesoro per modificare il primo progetto da lui presentato, e compilare l'altro che ripresentò l'altro ieri, nel quale è stato tenuto conto delle modificazioni proposte nella sessione passata dalla Commissione parlamentare.

Opere di pubblica utilità. — Con R Decreto del 16 novembre p. p. (*Gazz. Uff.* del 4 corr.) è dichiarata di pubblica utilità la costruzione delle opere di difesa della piazza e della rada di Gaeta. Alle espropriazioni necessarie si provvederà a termini di legge.

Società industriali ed istituti di credito. — Con R. Decreto del 16 novembre p. p. (*Gazz. Uff.* del 6 corr.) sono approvate alcune modificazioni allo statuto della *Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche*, sedente in Padova, modificazioni votate nell'assemblea generale del 25 giugno 1882.

Biglietti consorziali. — La *Gazzetta Ufficiale* del 9 corrente ha pubblicato il seguente decreto del Ministro del tesoro:

L'Amministrazione del tesoro è autorizzata a provvedere e ad emettere, in sostituzione dei biglietti consorziali e già consorziali di egual taglio, divenuti logori e non più atti alla circolazione, e sotto l'osservanza del disposto dagli articoli 58 e seguenti del regolamento approvato con Regio Decreto 16 giugno 1881, n. 253 (serie 3ª), altri 2,500,000 biglietti da lire 1, pel valore di lire 2,500,000, divisi in 25 serie, distinte coi numeri da 151 a 175 inclusive, e ciascuna di esse composto di 100,000 biglietti numerati da 1 a 100,000.

Detti biglietti avranno i distintivi ed i segni caratteristici che furono approvati col Regio Decreto 25 dicembre 1881, n. 553.

Vaglia telegrafici. — Si reca a cognizione del pubblico che, in dipendenza della legge 5 luglio 1882, n. 880 (serie 3ª), sulla riforma della tariffa telegrafica, gli Uffizii di posta, a cominciare dal 1° gennaio 1883, saranno autorizzati ad accettare dai mittenti dei *vaglia telegrafici* l'aggiunta di alcune parole al testo del telegramma.

La tassa telegrafica del vaglia medesimo rimane l'attuale di una lira, e quella per ognuna delle parole da aggiungersi è fissata in cinque centesimi.

Inoltre la tassa *d'urgenza*, per la precedenza sui telegrammi ordinarii, è ridotta da L. 5 a L. 3, e quella per ogni parola aggiunta dal mittente al testo dei vaglia telegrafici *d'urgenza* è stabilita in centesimi 15

Per evitare ogni contestazione, le parole che si vogliono inviare in aggiunta al testo del vaglia saranno scritte sul nuovo modello del vaglia stesso dal mittente, nello spazio appositamente destinatovi.

Siccome però questi nuovi modelli non verranno messi in uso che ultimati gli attuali, così provvisoriamente le parole da aggiungersi saranno scritte dal mittente sopra un separato foglietto da rilasciarsi all'Uffizio postale.

Se i mittenti non si presentassero in persona all'Uffizio di posta, o fossero illetterati, le parole da aggiungere dovranno essere scritte preventivamente sopra un foglio a parte, anche dopo che saranno in uso i nuovi modelli dei vaglia.

Dalle parole che il mittente potrà aggiungere sono escluse quelle relative al di lui nome e cognome, perchè già comprese nel testo del telegramma di avviso.

Si avverte infine che le due Amministrazioni delle poste e dei telegrafi non assumono responsabilità per gli errori che potrebbero verificarsi per parte del telegrafo nella trasmissione dei vaglia.

Ufficii telegrafici. — Il 1° del corrente mese, in Rocchetta Sant'Antonio (prov. di Avellino), ed il 3 in Riccia (prov. di Campobasso), è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno. Il 1° corr. venne poi nella Stazione ferroviaria di Berchidda (prov. di Sassari) attivato il servizio telegrafico pel Governo e pei privati con orario limitato.

Telegrafia internazionale. — L'Ufficio internazionale delle Amministrazioni telegrafiche, residente a Berna, annunzia che i telegrammi per il Venezuela e per la Repubblica Argentina possono essere spediti per la via di Galveston.

Le tasse per ogni parola, a partire da Brest o da Londra, sono le seguenti:

Caracas e tutti gli altri Ufficii del Venezuela L. 10.85
Buenos-Ayres . . . . » 20.45
Altri Ufficii della Repubblica Argentina . . » 20.95

Per la Repubblica Argentina, la via meno costosa è però quella di Lisbona.

Illuminazione elettrica a Milano. — Leggesi nella *Perseveranza*:

Apprendiamo con vivo dispiacere che l'illuminazione elettrica sotto il portico del nuovo fabbricato Thonet verrà fra pochi giorni a cessare, mentre soltanto le botteghe continueranno ad essere illuminate a luce elettrica. Il Comitato Edison, infatti, con questo esperimento si è proposto solo di dimostrare come la luce elettrica ad incandescenza sia adatta anche alla illuminazione di luoghi aperti e semiaperti, e non soltanto di luoghi chiusi, come si era fatto sin qui.

Dall'altra parte, la Società del gas ha diritto essa d'illuminare tutti i luoghi pubblici, e perciò l'illuminazione elettrica del portico non poteva essere fatta che in via di semplice esperimento ed a spese tutte del Comitato Edison.

La *Perseveranza* esprime l'idea che il Municipio dovrebbe cercare di mettere d'accordo la Società del gas col Comitato Edison, in modo che fosse possibile per l'avvenire di adottare permanentemente l'illuminazione elettrica per taluna delle parti più centrali e frequentate della città.

Esposizione generale italiana del 1884 in Torino. — L'appalto del 4° lotto « Lavori e provviste per la costruzione degli edifizii num. I e IV, consistenti nell'ingresso principale, in attigui locali accessorii ed in un padiglione per l'Ufficio tecnico », rimase ieri definitivamente aggiudicato alla Ditta Fratelli Boggio e C., per L. 102,265.68, corrispondenti al ribasso del 12 0[0 sulla somma stabilita dal relativo Avviso d'asta.

Oggi poi si procede all'appalto del 5° lotto, per la costruzione degli edifizii num. XI, XII, XVIII e XX, consistenti nell'Ingresso principale dal Corso Raffaello, ed in gallerie destinate alla *Didattica* ed al *Materiale ferroviario*, ascendenti in complesso a circa L. 144,350.

Ieri stesso, alle 4 pom., nel parco del Valentino, venne collocata la prima pietra del Castello medio-evale, che, per cura della Commissione artistica, sezione storica, viene eretto stabilmente, e che è destinato a dare un'idea precisa delle arti e delle industrie, della vita e dei costumi del secolo XV in Italia, e specialmente in Piemonte

Concorso d'Ispettore telegrafico. — È aperto un concorso per 2 posti d'Ispettore a L. 3000 nell'Amministrazione generale dei telegrafi dello Stato.

Le domande per l'ammissione al concorso dovranno essere presentate, non più tardi del 1° aprile 1883, alla Direzione generale dei telegrafi. Le condizioni d'ammissione sono indicate nell'Avviso pubblicato dalla *Gazzetta Ufficiale* del 9 corrente.

La navigazione del Weser. — La *National Zeitung* annuncia che il Governo di Brema ha compiuto i piani per rendere navigabile il Weser sino a Brema anche per le navi da guerra. Le spese per scavare il letto del fiume e tagliare una gran curva, furono preventivate in 30 milioni di marchi, e saranno sostenute a metà da Brema ed a metà dall'Impero germanico.

Decesso. — Il 6 corrente moriva in Lugano, dopo breve e grave malattia, il consigliere nazionale Alfredo Escher.

Nato il 20 febbraio 1819 in Zurigo, fece i suoi studii di legge in Zurigo stessa, a Baden ed a Berlino Negli anni 1842 e 1843 si dedicò, specialmente in Parigi, allo studio del diritto romano; poi, ritornato in Zurigo nel 1844, entrò nel Gran Consiglio zurigano, iniziandosi così nella vita politica. Egli occupò poi diverse volte i seggi di vice-presidente e presidente del Consiglio nazionale, e tenne anche la presidenza del Governo di Zurigo.

Ma la straordinaria attività di Alfredo Escher non si limitò al servizio della patria nei Consigli pubblici. La *Gazzetta Ticinese* soggiunge:

« Gli affari ferroviarii richiamarono particolarmente *il suo* studio e la sua applicazione. Dopo aver coadiuvato alla costruzione della ferrovia del Nord, che più tardi si trasformò nella ferrovia Nord-Est, tutto il suo ingegno concentrò nella riuscita di quella impresa gigantesca, europea, che è la ferrovia del Gottardo. Nulla risparmiò nè fatica, nè lavoro, nè denaro, per la completa riuscita di questa opera. Scrisse pregevolissimi opuscoli, difese colla voce nei supremi Consigli della Confederazione la linea del Gottardo contro le altre linee concorrenti, facendo conoscrere i vantaggi di essa con statistiche, la cui giustezza è in oggi splendidamente confermata dai risultati dell'esercizio della ferrovia del Gottardo. E fu in riconoscenza del suo potente appoggio dato alla Ferrovia del Gottardo, che l'Assemblea comunale di Lugano lo acclamava all'unanimità suo cittadino onorario ».

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Anche nella scorsa settimana i valori ferroviarii non diedero luogo a transazioni di qualche rilievo, e i più di essi rimasero stazionarii e nominali.

Le Azioni della Società delle Meridionali oscillarono tra 463 a 463.50; le Obbligazioni relative a 272.75; i Boni a 542.

Le Obbligazioni ferrovia Monte Ceneri furono quotate a 495; le Palermo-Trapani, prima emissione, a 270; la seconda emissione a 265.50; le Sarde, serie A, a 267.50; la serie B a 271; la serie C a 267.50; le Centrali Toscane a 456; le Sarde di preferenza a 222; le Azioni Gottardo a 592; le Azioni ferrovie Romane a 112; le Meridionali Austriache a 292.

A Parigi, le Azioni Lombarde si tennero sul 296.26 e 293.75; le Obbligazioni sul 288.75 e 289.50; le Vittorio Emanuele invariate sul 280; le Azioni ferrovie Romane sul 106.75.

ESTRAZIONI

La *Gazz. Uff.* del 5 corr. ha pubblicato la distinta delle Obbligazioni al portatore create con la legge del 9 luglio 1850 (legge 4 agosto 1861, elenco *D*, n. 6), comprese nella 65ª estrazione che ha avuto luogo in Roma il 30 novembre 1882.

Numeri delle cinque prime Obbligazioni estratte con premio.

Estratto I. N. 9,892, col premio di L. 33,330.
» II. N. 2,678, col premio di L. 10,000.
» III. N. 12,463, col premio di L. 6,670.
» IV. N. 8,309, col premio di L. 5,260.
» V. N. 12,955, col premio di L. 1,000.

(Seguono i numeri delle susseguenti Obbligazioni estratte senza premio).

Le suddette Obbligazioni cesseranno di fruttare con tutto gennaio 1883, a beneficio dei proprietarii, ed il rimborso dei capitali rappresentati dalle medesime, in un coi premii assegnati alle cinque prime estratte, avrà luogo a cominciare dal 1° febbraio 1883, contro restituzione delle Obbligazioni corredate dalle cedole (vaglia) dei semestri posteriori a quello che scade col 31 gennaio 1883, aventi i numeri dal 66 al 73 inclusive.

CONVOCAZIONI.

Società anonima per la filatura, tessitura e tintoria di cotoni in Pordenone. — Gli azionisti sono convocati in adunanza generale straordinaria pel giorno 20 corr. in Venezia (Casino Negozianti S. Marco), per informazioni sullo stato attuale della gestione e proposta per la costituzione della rappresentanza sociale.

Società per la coltivazione di miniere di Montevecchio. — Gli azionisti sono convocati in assemblea ordinaria pel giorno 28 corr. in Roma (via Corso, 337), per la presentazione del bilancio 1881-82, per la relazione del gerente e quella dei revisori dei conti 1881-82, e per la nomina dei revisori dei conti 1882-83.

Società di Montesanto. — Gli azionisti sono riconvocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 30 corr. in Genova (piazza Vigne, 4), per la relazione del Consiglio, pel rendiconto a tutto giugno 1882, per la nomina dei revisori dei conti, e per rinnovazione di consiglieri uscenti.

DIVIDENDI e PAGAMENTI

Società nazionale delle Officine di Savigliano. — Dal 2 gennaio p. v. si pagherà agli azionisti l'interesse 5 0\[0 pel primo semestre 1882 in L. 12.50 per Azione: in Torino, presso la Banca popolare; in Savigliano, presso l'Ufficio della Società.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le Notizie ferr. ital.*).*

Il 19 corr., presso la Deputazione provinciale di Genova, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione (1883-1891) della strada provinciale di Voltri-Ovada per Val di Stura, tronco compreso fra l'accesso sinistro del ponte sul torrente Leira in Voltri ed il confine col circondario di Novi, della lunghezza di m. 27.252, per la presunta somma annua di L. 22,050. Deposito interinale L. 11,000, cauzione definitiva L. 22,000, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Il 20 detto mese, presso la Direzione del Genio militare di Napoli, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della manutenzione e lavori di miglioramento nei fabbricati militari marittimi nelle piazze di Napoli, Posilipo, Miseno, Castellammare, Ponza e Ventotene, per il triennio 1883-1885, sull'importo complessivo di L. 303,468, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito cauzionale L. 33,000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Rieti, si terrà una second'asta (deserta la prima) per l'appalto dei lavori di compimento del fabbricato teatrale, per il presunto importo di L. 113,711.86. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 21 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Reggio Calabria. si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di completamento del tratto della strada provinciale compreso tra l'abitato di Terranova e la strada comunale obbligatoria di Molochio presso il fiume Mano, per la presunta somma di L. 63,023.63. Deposito interinale L. 3,000, cauzione definitiva L. 7,000, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare in Roma, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della sistemazione della Piazza d'armi al Castro Pretorio in Roma, sull'importo di L. 22,366.80, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito cauzionale L. 2,800 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Catanzaro, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale manutenzione (dal 1° aprile 1883 al 31 marzo 1889) della strada consortile obbligatoria da Passovecchio alla chiesa del Soccorso, presso San Mauro Marchesato, della lunghezza di m. 20,887, per l'annuo canone di L. 14,406.30. Deposito cauzionale lire 500 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione medesima, si terrà pure un'asta per l'appalto della sessennale manutenzione (come sopra), del 1° tronco della strada Neto-Savelli Ponte Lampus-Botteghelle-Corazzo, della lunghezza di m. 12,446, per l'annuo canone di L. 7,980. Deposito come sopra L. 200.

— Il 22 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Caserta, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della sistemazione del torrente Gaudo, nel tronco compreso tra quello sistemato presso Baiano a valle e la fornace da calce di Montuori a monte, sull'importo di L. 104,613.66, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 2 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 7,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Il 23 detto mese, presso il Ministero suddetto e presso la Prefettura di Palermo, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione (dal 1° aprile 1883 al 31 marzo 1889) del tronco della strada nazionale Termini-Taormina per Nicosia, compreso fra il Bivio di Fiumetorto e l'argine della traversa di Caltavuturo, della lunghezza di m. 29,804, per la presunta annua somma di L. 28,210. Deposito interinale L. 1,284, cauzione definitiva eguale alla metà dell'annuo canone deliberato, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Messina, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione di un faro di 3° ordine, a luce bianca fissa, nell'isola di Vulcano (arcipelago Eolio), sull'importo di L. 47,877.72, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 2,500, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Il 29 detto mese, presso il Ministero e presso la Prefettura suddetti, si terrà un' asta per l' appalto del prolungamento delle opere di difesa del porto di Milazzo, per il presunto importo di L. 262,684. Lavori da eseguire entro 3 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 15,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Il 9 gennaio p. v., presso il suddetto Ministero, si terrà un' asta per l' appalto della sistemazione della sponda destra del Tevere. dalla casa Amoretti-Antaldi, alla Lungara, fino presso i ruderi dei bagni di Donna Olimpia, e della sinistra dal vicolo dello Struzzo fino allo sbocco della Murrana di San Giovanni (meno i tratti già appaltati, e lo spurgo dell' alveo medesimo fino all' Emporio dei Marmi) per il complessivo importo di L. 9,653,630. Lavori da eseguire entro 52 mesi dalla consegna. Deposito interinale L. 200,000, cauzione definitiva L. 1,000,000, ambedue in numerario o rendita D. P.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

47ª Settimana. — *Dal* 19 *ai* 25 *novembre* 1882.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1882	1,580.—	486,665.90	308.02
Settimana corrisp. nel 1881.	1,460.—	439,761.80	301.21
Differenze nei prodotti della settimana 1882. . . .	+120.—	+ 46,904.10	+ 6,81
Introiti dal 1° gennaio 1882	1,547.25	22,130,232.08	14,302 95
Introiti corrisp. nel 1881	1,449.66	22,351,294.65	15,418 30
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1882 . . .	+ 97.59	— 221,062.57	-1,115.35
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1882.	1,338.—	276,447.45	206.61
Settimana corrisp. nel 1881.	1,324.—	260,571.72	196 81
Differenze nei prodotti della settimana 1882	+ 14.—	+ 15,875.73	+ 9.80
Introiti dal 1° gennaio 1882.	1,338.—	10,901,980.11	8,147.97
Introiti corrisp. nel 1881 .	1,297.98	10,206,976.49	7,863.74
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1882	+ 42.02	+ 695,003.62	+ 284.23

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di ottobre 1882

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	32.997,35	13,434,69	19,777,93
Piccola Velocità	8,404,98	562,11	4,932,16
Totali . . .	41,402,33	13,996.80	15,710,09

Strade Ferrate Romane

38ª Settimana — *Dal* 17 *al* 23 *settembre* 1882

colla deduzione dell'Imposta Governativa.

	Chil. esercìti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,686	664,490.17	20,550.65
Settimana corrisp. del 1881.	1,681	591,368.55	18,343.62
Differenza (in più . . .	5	73,121.62	2,207.03
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 29 luglio 1882	1,683.000	23,077,152.89	18,815.21
Periodo corr. 1881	1,681.000	23,365,824.20	19,073.24
Aumento	2,000	—	—
Diminuzione	—	288,671.31	258.0-

(*) Media annua. — La linea Codola-Nocera-Pagani della lunghezza di chilom. 5 fu aperta all'esercizio col giorno 1 maggio anno corrente.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

PRODOTTI del mese di agosto 1882.

(depurati dalle tasse governative).

QUALITA' DEI TRASPORTI	LINEA VICENZA-SCHIO Importo	LINEA TREVISO-VICENZA e PADOVA-BASS. Importo	LINEA CONEGLIANO-VITTORIO Importo	TOTALE Importo
Viaggiatori . . .	9,660.91	36,308.79	4,867.62	50,837.35
Bagagli e cani . .	160.84	792.55	207.13	1,160.52
Merci a grande vel.	870.11	5,639.91	574 89	7,084.94
Merci a piccola vel.	10.688.10	30,654.19	4,916.34	46,258.63
Introiti diversi . . .	550.49	798.40	346.86	1,695.75
Totale . . .	21,930.48	74,198 87	10,912 84	107,037.19

ANNUNZI

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia rende noto che ha aperta una pubblica gara per l'affitto durante un triennio, ad incominciare dal giorno 1.° marzo 1883, dei locali ad uso CAFFÈ BUFFET nella Stazione di Sestri Levante, alle condizioni e patti risultanti da apposito e prestabilito Capitolato d'oneri visibile presso la Stazione di Sestri Levante e presso la 3.ª Divisione del Traffico delle Strade Ferrate suddette in Firenze.

Le schede di offerta dovranno essere trasmesse al Capo Traffico della Divisione suddetta non più tardi del giorno 8 gennaio p. v., giusta le indicazioni e nei modi stabiliti nell'apposito pubblico Avviso d'Asta.

SOCIETÀ GENERALE
DI CREDITO MOBILIARE ITALIANO

Il Consiglio di amministrazione ha l' onore di rammentare ai signori azionisti che, conforme agli statuti sociali, l' assemblea generale ordinaria dovendo aver luogo nella prima quindicina del mese di febbraio prossimo, i possessori di almeno cinquanta azioni che desiderano intervenirvi, devono fare il deposito dal 15 dicembre corrente al 5 gennaio 1883.

Pep conseguenza i signori azionisti sono invitati a depositare le loro azioni nell' epoca predetta dalle ore 10 della mattina alle ore 3 pom.:

In *Firenze*, presso la Società generale di Credito Mobiliare Italiano.
In *Torino*, id. id.
In *Roma*, id. id.
In *Genova*, id. id.
In *Genova*, presso la Cassa generale.
In *Genova*, presso la Cassa di sconto.
In *Milano*, presso la Banca di credito italiano.
In *Parigi*, presso la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.

Con apposito annunzio verrà ulteriormente dato avviso del giorno per quale sarà convocata l' assemblea a Firenze.

Firenze, 7 dicembre 1882.

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

PER LA FORNITURA D'OLIO D'OLIVA

L' Amministrazione delle Strade Ferrate Romane, volendo procedere all' acquisto di Chilog. 80,000 Olio Oliva di Oliva occorrente pel Magazzino di Roma, apre una gara a schede segrete per coloro che credessero concorrere a tale fornitura, da effettuarsi a norma del relativo Capitolato, in data 5 Novembre 1882, il quale è visibile presso la Direzione Generale in Firenze, Piazza dell' Unità Italiana N. 7, e nelle Stazioni di *Firenze*, *Livorno*, *Siena*, *Foligno*, *Napoli*, *Roma*, *Terni* e *Ancona*.

Le offerte dovranno pervenire con lettera d' accompagnamento, alla Direzione Generale suddetta, non più tardi delle ore 12 meridiane del dì 19 Dicembre corrente. Sulla busta contenente l' offerta dovrà esservi l' indicazione:

Offerta per la fornitura d' Olio d' Oliva.

L'apertura delle offerte sarà fatta dal Comitato di Sorveglianza della Amministrazione, il quale si riserva di scegliere quella o quelle che gli sembreranno migliori ed anche di non accettarne veruna, qualora non le giudichi convenienti.

Non sarà tenuto conto delle offerte indicanti condizioni diverse da quelle stabilite nel relativo Capitolato.

Ogni concorrente, nell'atto della presentazione dell'offerta, dovrà fare nella Cassa dell'Amministrazione un deposito di L. 15 di rendita del Consolidato Italiano per ogni 10,000 chilogrammi d'Olio pei quali intende concorrere.

Il prezzo dell'Olio dovrà essere scritto in tutte lettere e in cifre nella offerta, e questa dovrà pure indicare le Stazioni delle Ferrovie Romane dalle quali si domanda di spedire l'Olio a forma dell'articolo 3.° del Capitolato.

Firenze, 11 Dicembre 1882.

LA DIREZIONE GENERALE.

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

L' Amministrazione delle Strade Ferrate Romane, volendo procedere alla vendita di N. 100 Alberi di alto fusto e di N. 20 Vetrici, esistenti nei cavi laterali della ferrovia, nella località detta di Petrolio, fra le Stazioni di Firenze Centrale e S. Donnino, apre una gara a schede segrete fra coloro che intendessero concorrere a tale acquisto.

Il Capitolato, contenente le condizioni in base alle quali dovrà essere effettuata la vendita, trovasi ostensibile presso l' Ingegnere Capo della 1.a Sezione del Mantenimento (Palazzo della Dogana a Porta al Prato) e presso il Capo Stazione di Firenze Centrale.

Le offerte dovranno pervenire in piego suggellato alla Direzione Generale delle Ferrovie Romane, in Firenze, Piazza dell' Unità Italiana, N. 7, non più tardi delle ore 12 merid. del giorno 19 corrente mese. Nelle buste contenenti le offerte medesime dovrà esservi l' indicazione esterna:

OFFERTA PER ACQUISTO DI PIANTE D' ALTO FUSTO.

Per essere ammesso al concorso ogni offerente dovrà depositare nella Cassa Centrale dell' Amministrazione in Firenze la somma di L. 60.

L' Amministrazione si riserba piena libertà di scegliere quell' offerta che crederà preferibile sotto tutti i rapporti e anche di non sceglierne alcuna, quando lo creda di sua convenienza.

Firenze, 7 dicembre 1882.

LA DIREZIONE GENERALE.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

VENDITA DI MATERIALI FUORI D'USO

Di conformità ad Avviso esposto al Pubblico nelle principali Stazioni e Città della Rete, si previene che l'Amministrazione dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione, mediante gara, di materiali fuori d'uso che si trovano depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA, PISTOIA e SAMPIERDARENA.

Chiunque desideri fare acquisto di una o più partite dei materiali stessi, potrà avere le necessarie informazioni e ritirare gli stampati necessari, rivolgendosi, da oggi a tutto il giorno **3 gennaio p. v. al più tardi**, ai Capi di Magazzini suindicati o delle Stazioni di GENOVA, BRESCIA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE.

Milano, 13 Dicembre 1882.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, Via Finanze, 13.

ANNO XV. Mercoledì 20 dicembre 1882. N. 51.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — TORINO.

Essendo numerosissime le scadenze di fine d'anno, preghiamo vivamente i nostri cortesi associati a voler sollecitare la rinnovazione del loro abbonamento, rivolgendosi direttamente a quest' Amministrazione, mediante vaglia postale o biglietti di Banca in lettera raccomandata.

Preghiamo pure quei pochi, la cui associazione è scaduta, di volerci rimettere l'importo arretrato in un con quello per la rinnovazione.

L'AMMINISTRAZIONE.

LA PROROGA
DELL' ESERCIZIO FERROVIARIO GOVERNATIVO PEL 1883
ALLA CAMERA DEI DETUTATI

Crediamo oppurtuno riferire il testo ufficiale delle dichiarazioni fatte dall' on. ministro Baccarini nella discussione del progetto di legge per la proroga dell' esercizio ferroviario governativo, di cui nel numero precedente abbiamo dato un sunto telegrafico.

Ministro dei lavori pubblici. Io sono grato all'onorevole mio amico Branca delle lodi date alla mia buona volontà, ma preferisco delle formali accuse, quando si creda che l'opera mia non conduca al fine al quale essa è destinata, specialmente nello adempimento delle leggi; perchè di questo si tratta, e non di opinioni mie o sue.

All'onorevole relatore, al quale sono gratissimo delle parole cortesi da lui direttemi nella Relazione, e della sua difesa fatta ora in risposta alle osservazioni dell'onorevole Branca, debbo dire che non posso seguirlo completamente nel domandare quasi scusa dell'opera mia, rispetto al ritardo della presentazione del disegno di legge, che riguarda la definitiva sistemazione dell'esercizio delle ferrovie italiane.

Io non sono solito di difendermi con argomenti che equivalgano a nascondere l'opera mia; e dico francamente, come già ho detto altre volte, che quel disegno di legge è obbligo del Governo di presentarlo, ma è anche suo dovere di presentarlo quando lo abbia maturamente studiato e definito, e creda giunto il momento opportuno di porlo innanzi al Parlamento; nè alcuna legge ingiunge al Governo di presentarlo in un giorno piuttostochè in un altro.

L'onorevole Branca dirà: Ma c'è la legge in vigore sulla proroga dell'esercizio, la quale porterebbe per conseguenza che nell'anno avrebbesi dovuto presentare il disegno di legge di sistemazione definitiva. Infatti, io aveva detto che l'avremmo presentato dentro questo termine; e posso assicurare l'on. Branca, oltre quello che è detto nella Relazione, che se il presidente del Consiglio non fosse stato obbligato a stare a letto (e spero che nessuno gli vorrà ascrivere a colpa l'essersi ammalato), quel disegno di legge forse sarebbe stato presentato al Parlamento prima del 31 dicembre, e forse ancora potrebbe essere presentato in quel termine. Ma è certo, onorevole Branca, che non sarà per la presentazione un mese prima o un mese dopo di un disegno di legge di quest'importanza, che le cose andranno più o meno sollecitamente.

Venendo poi alle ragioni generali del ritardo fino a questi ultimi tempi, farò osservare all'onorevole Branca che la questione da lui accennata, del partito cioè che è venuto alla direzione della cosa pubblica quasi in nome del problema ferroviario e dell'esercizio privato, non ha nulla che vedere con l'argomento; a meno che l'onorevole Branca non voglia gettare un sospetto sulle intenzioni del Ministero. Dalle dichiarazioni del Governo, da quelle del

Ministro dei lavori pubblici, come può l'onorevole Branca dedurre che le intenzioni loro non siano ora quali sono sempre state? Perchè dice che, essendo venuta la Sinistra al potere in nome quasi di quei principii, sembri poi che non si vogliano seguire? Nessuno lo ha mai detto.

Ricorderò anzi, a questo proposito, che nel 1878 fu deliberata un'inchiesta sulle ferrovie italiane, e nella legge era stabilito che l'inchiesta si facesse in sei mesi. Ebbene, ci son voluti da tre a quattro anni. Io non ho da fare osservazioni sul tempo impiegato dall'onorevole Commissione; ma, se più anni sono stati necessarii per fare quel lavoro che il Parlamento aveva supposto fattibile in sei mesi, si potrà dedurre che, dopo quell'enorme ed importantissimo lavoro, era anche necessario un certo tempo al Governo per orientarsi fra tante difficili questioni.

Su queste il Governo doveva fare le sue proposte, ed io le ho da un pezzo definite; perchè ho il difetto di avere delle idee piuttosto nette, e non aver bisogno di molto tempo per determinarle; nè mi accade di mutarle e rimutarle a seconda dello spirar del vento. Sarà difficile che mi trovi in difetto sopra questo terreno. Dunque si dirà: Perchè non avete esposto subito queste idee, perchè non avete fatto le vostre proposte?

Ma voleva l'onorevole Branca che il Governo venisse a presentare al Parlamento una legge di questa natura, che domanderà forse degli anni per essere convenientemente discussa e risolta e l'olocausto di parecchi Ministri prima che possa avere una soluzione definitiva, mentre si discuteva la riforma della legge elettorale, che portava alla prossima dissoluzione del Parlamento medesimo?

Io certamente non mi sarei preso la responsabilità di invocare da un Parlamento moribondo la definizione di una questione di tanta importanza. Questo per la questione di tempo.

Per il rimanente, io auguro all'onorevole Branca, ed a tutti coloro che pensano come lui, che la definizione di questa vertenza in un modo od in un altro possa convertire le spine in rose, e faccia venire in evidenza quei grandi risultati, che, finchè saranno le ferrovie in mano del Governo, non ci sono in apparenza, ma ci sono in sostanza. E ritenga che non dico questo per persuasione mia, perchè io sono stato sempre favorevole ad affidare l'esercizio, la trazione, tutto quello che vuole, alle Società private, non foss'altro che per liberare il mio povero successore a questo banco dalle molestie che dànno questi affari.

Quel Ministro sarà ben felice il giorno, in cui non avrà più da rispondere se sfiata una macchina o ritarda un treno, per far piacere alla *Perseveranza*, od a qualche altro giornale (*Bisbiglio*) che abbia bisogno di farne questione per ragioni politiche od altro.

L'onorevole Branca mette di mezzo le nuove costruzioni ferroviarie. Ma queste non hanno nulla che fare con la questione dell'esercizio. Nessuna legge porta che con la questione dell'esercizio si abbia da risolvere una questione di costruzioni. A me pareva che questa questione delle costruzioni fosse stata risoluta completamente dal Parlamento; e posso affermarlo tanto più chiaramente, inquantochè fu risoluta in parte contro le mie idee e contro le mie proposte. Per conseguenza, se l'onorevole Branca non si spiega meglio a questo riguardo, io non posso intendere quale rapporto abbiano le costruzioni con la questione dell'esercizio privato o governativo.

Ma egli ha detto incidentalmente che le costruzioni procedono lentamente. Questo non lo avrei voluto sentire dall'onorevole Branca, del quale ho grandissima stima. Egli è abituato ad occuparsi seriamente delle cose e studiarle e poi manifestare la sua opinione netta, sia spiacevole o piacevole a coloro che stanno a questo banco. Perchè dice l'onorevole Branca che le costruzioni vanno a rilento? Per giudicare in Parlamento che i lavori vanno adagio, non bisogna ispirarsi ai propri desiderii, ma esaminare la legge come è stata votata, e vedere quale ne sia l'adempimento; quando sia provato ed arciprovato che nulla è in ritardo rispetto allo adempimento della legge, nessuno avrà il diritto di dire che si procede lentamente. Si potrà esprimere un desiderio che si trovino mezzi più adatti per far più sollecitamente le costruzioni, ma quando si dànno al Ministro 60 milioni, ed egli prova che ne spende 70 all'anno, il Ministro deve essere applaudito; altrimenti, se si hanno con lui questioni di altro ordine, si scelga un altro terreno. (*Bene!*)

Ma incidentalmente si parla, ed io incidentalmente risponderò. Io ho avuto finora a disposizione dell'Amministrazione 140 milioni dal 1879, compresi i concorsi più o meno realizzabili delle Provincie e dei Comuni. Nel bilancio a carico dello Stato non figurano però che 105 milioni circa.

Or bene, assicuro l'onorevole Branca che a quest'ora ho dato in appalto all'incirca 500 milioni di lire di lavori. Che cosa dunque si chiede al Ministro? Che nel primo anno inventi le ferrovie bell'e fatte? Io ho, non solo fatto studiare, ma appaltato per 500 milioni! Ma dirò di più. L'onorevole Branca avrebbe dovuto verificare lo stato degli atti. Dal 1879 in poi, furono aperti all'esercizio 1100 chil. circa di strade; e levatine appena 300 che si riferiscono alle ferrovie Sarde, comprese in un'altra legge, ed al tronco di Potenza, tutto il resto avrebbe trovato che appartiene alla legge del 1879. Ora io non ne deduco un argomento per dire di aver sollecitato i lavori più di quel che avrebbe fatto qualunque altro. Non ne deduco lode per me; quantunque a chi è, sia pure casualmente, a questo banco, una parte di lode dell'aver fatto presto debba pure attribuirsi. Ma se non lode, almeno il merito della buona volontà, come diceva l'onorevole Branco.

Ebbene, perchè si è potuto far sollecitamente tutto questo? E la Novara-Pino, e la Broni-Pavia, e la Pinerolo-Torre Pellice? Perchè avevansi direttamente in bilancio i fondi, o le Provincie li hanno anticipati. Dunque l'onorevole Branca vede che, tutte le volte che l'Amministrazione ha i mezzi di far presto, lo fa; e tanto presto, da non temer confronti. In questi anni noi abbiamo dato un esempio di rapidità nelle costruzioni, come non solo non ne fu mai dato in Italia, ma forse forse neppur fuori. E questo si è fatto, non per merito speciale di un Ministro o dell'altro, ma per aver avuto i danari pronti e persone intelligenti e volonterose a dirigere i lavori.

Dunque, per qual ragione per le altre linee, per le quali non ci sono ora interamente disponibili i fondi, suppone l'onorevole Branca che il Ministro non voglia fare presto, almeno quanto ha fatto per le altre?

Se dunque l'onorevole Branca ha qualche cosa di più chiaro da dirmi, io lo prego di farlo, non però ora, perchè sarebbe un far perdere tempo a lui ed alla Camera, ma in migliore occasione; e le cose che vuol dirmi siano chiare e positive, altrimenti anch'io non potrò rispondere che con

parolo generiche, e lagnarmi di vaghe accuse, che non hanno alcun fondamento.

A proposito di questa legge, l'onorevole Branca ha ricordato anche la costruzione della direttissima Roma-Napoli, e anche qui bisogna che io confessi che non so che cosa ci abbia a vedere. Egli dice: Ma ricordatevi che alla scadenza degli impegni colle Meridionali, che avverrà al 30 giugno, voi avete preso impegno di provvedere definitivamente. Se sarà risoluto il problema dell'esercizio ferroviario prima, la legge relativa alla direttissima Roma-Napoli stabilisce che una delle Società esercenti, se vi saranno Società esercenti, debba costruire questa linea per la fine del 1886.

Ma, onorevole Branca, aspetti che sia scaduto questo tempo e che il Governo non abbia adempiuto alla legge, e poi venga a chiedercene conto. Aspetti che siano passati questi 6 mesi, e che il Governo non abbia adempiuto ai suoi obblighi. Io presi un impegno solo: di fare tutto quello ch'era possibile all'Amministrazione coi mezzi di cui dispone per cominciare l'esecuzione della direttissima Roma-Napoli, anche prima della definizione della legge relativa all'esercizio, e perciò prima di avere una Società costruttrice di questa linea; e dichiarai di più, che col disegno di legge votato dal Parlamento, n'era più che assicurata la costruzione per la fine del 1886.

Dissi che mi sarei valso dei pochi mezzi che si avevano disponibili per la costruzione delle due linee Velletri-Terracina e Sparanise-Gaeta. Non si creda che me ne sia poi stato colle mani alla cintola. L'onorevole Branca sa che c'è di mezzo una questione indipendente affatto dalla volontà del Ministro dei lavori pubblici; ed è di scegliere un tracciato per quella linea che soddisfi non solo alle rapide comunicazioni, ma anche a parecchi altri interessi dello Stato, fra i quali l'interesse militare. E l'onorevole mio collega, il Ministro della guerra, ed io abbiamo incaricato persone competentissime di recarsi ad esaminare il tracciato sui luoghi, insieme agli ingegneri delle Meridionali, che avevano fatti gli studii per questa linea. E vi sono andate diverse volte, ed hanno fatto anche i loro rapporti. Questi rapporti si trovano adesso davanti al Consiglio superiore dei lavori pubblici, e spero che si riuscirà infine a mettersi d'accordo, quantunque le divergenze non sieno poche. Ora, si vorrebbe egli forse che, durante questo periodo di studio su così gravi interessi, unicamente per avere il gusto di cominciare un mese prima un movimento di terra di poca importanza rispetto al tutto insieme, io dovessi spingere lavori inconcludenti, tanto per avere il piacere di metter fuori un avviso d'asta per un milione o un milione e mezzo di opere? Questo non credo di doverlo fare; perchè, lo dico francamente, io ho quasi piacere, e non per la sola linea Roma-Napoli, di aspettare sei mesi a metter fuori l'avviso di un appalto, pur di avere i mezzi di farlo poi più sollecitamente.

Se, per esempio, ho 500,000 lire disponibili per tre anni di seguito per un lavoro, preferisco cominciare il secondo anno, perchè così spendo un milione e mezzo in due anni, piuttosto che spenderlo in tre. E in due anni io ho un risultato più appariscente col far procedere i lavori sollecitamente, senza che nascano le facili lagnanze che non si fa niente, che non si conclude niente.

Dunque, per quanto si riferisce alla costruzione della ferrovia diretta Roma-Napoli, posso dire che il Governo sa quali sono i suoi obblighi. Finora nessun impedimento è venuto a far pericolare quella costruzione, e spero che nell'anno che viene sarà risoluto in qualche modo il problema dell'esercizio, per avere i mezzi di spingerla con sollecitudine.

In caso diverso, so benissimo quello che il Governo deve fare, perchè l'ho proposto io stesso al Parlamento: vale a dire, che dovrà provvedersi in altra guisa perchè i lavori possano essere condotti coll'alacrità necessaria, a fine di assicurare per la fine del 1886 l'apertura dell'esercizio della intera linea.

Un'altra osservazione che mi ha fatto meraviglia è stata quella relativa all'esercizio delle ferrovie Romane! Io non ho ben capito proprio a che abbia potuto accennare l'onorevole Branca, quando ha detto che l'onorevole Spaventa propose l'abolizione dell'Ufficio di sindacato, domandandomi poi se io l'avessi abolito. L'onorevole Branca mi ha chiesto come funzioni il sindacato della Corte dei conti, dicendo egli sa che, per le difficoltà, per i ritardi di questo sindacato, si fanno contratti più gravosi di quello che se esso non ci fosse. Proprio io debbo confessare che ci dev'essere un equivoco a questo riguardo. La Corte dei conti non esercita nessun sindacato sulle ferrovie Romane, non fa che una revisione posteriore. Per conseguenza non può immischiarsi in nessun contratto, nè renderlo per ritardi più o meno gravoso. La legge sulle ferrovie Romane ha stabilito precisamente che non ci sia il sindacato della Corte dei conti: in questo eravamo d'accordo, tanto io che l'on. Spaventa, perchè appunto coll'esperienza dell'Alta Italia, dove il sindacato della Corte dei conti funziona ora nel modo più largo, ma pur sempre portando qualche impedimento, fu stabilito che non ci sarebbe sindacato diretto sulle Romane per parte della Corte dei conti.

Alla Corte dei conti si manda la contabilità degli atti amministrativi di mese in mese, come prescrive la legge, ed essa fa le sue osservazioni.

L'Amministrazione dà allora le sue spiegazioni, o si acconcia alle deliberazioni della Corte stessa. Non mi consta però che si sieno avute dalla Corte serie difficoltà. Forse l'onorevole Branca voleva accennare alla revisione del Commissariato. Ma anche qui io debbo proprio lagnarmi coll'onorevole Branca, perchè, se vuol chiedermi conto di qualche cosa, me lo chiegga pure, ma sulle cose che esistono, non immaginando quelle che non esistono.

Io ho pubblicato il regolamento per la gestione dell'esercizio delle ferrovie Romane, secondo la legge che fu votata dal Parlamento. Lo legga l'onorevole Branca, e poi mi domanderà se io abbia abolito o no il Commissariato. Ci è un intero, regolamento, compilato secondo l'ultima legge, che ne determina appunto le funzioni, per quanto possono essere esercitate, essendo l'Amministrazione passata allo Stato. Ed è un regolamento oramai ben conosciuto, perchè è stato emanato il 12 febbraio 1882, pochi giorni dopo che lo Stato ha preso ad esercitare direttamente le linee.

In esso l'onorevole Branca troverà quali siano le attribuzioni di questo Commissariato. Esse non sono di sindacato come quelle della Corte dei conti, ma di revisione dei mandati, ecc. Ed io credo che l'onorevole Branca non troverà che questa revisione possa andar più spedita di quello che va.

Del resto, per norma dell'onorevole Branca e dell'intiera Camera, devo dire che le ferrovie Romane procedono come

hanno sempre proceduto, perchè nulla è stato turbato, nè per le persone, nè pel sistema, nè pel modo d'amministrazione; e ciò per la semplicissima ragione che le Romane sono di nome divenute dello Stato dal 1° gennaio 1882, ma di fatto lo erano già prima, e quindi allora non avevano dipendenza minore di quella che abbiano presentemente. Nessun atto delle Romane poteva essere fatto prima del 1882 senza l'approvazione del Ministero, tale e quale come dopo. La sola differenza si è, che v'ha ora una legge che ha reso definitivo il riscatto, mentre allora lo si voleva fare, ma si differiva d'anno in anno; rispetto però alla gestione amministrativa o tecnica, nulla, assolutamente nulla è cambiato.

Vengo all'ultima osservazione (almeno spero di averle raccolte tutte alla meglio, perchè proprio io non mi aspettava di avere a parlare di tutte queste cose, a proposito di questa proroga dell'esercizio), vengo all'ultima osservazione dell'onorevole Branca, che riguarda l'applicazione dell'ultima legge relativa alla costruzione delle linee di seconda e di terza categoria, mediante la quale fu data facoltà al Governo di pagare il 5 per cento d'interesse agli appaltatori, i quali avessero anticipato di molto la costruzione, o ricevuto in ritardo di molti anni il pagamento.

Anche qui mi ha fatto senso che un uomo dell'importanza dell'onorevole Branca, il quale, lo ripeto, è avvezzo a studiare e maturare le cose, sia venuto a farsi eco della leggerezza di molti giornali su questo argomento.

Che cosa è quella legge? Non è che un ripiego per affrettare i lavori delle linee di 2ª e di 3ª categoria in confronto dei mezzi dati dalla legge del 1879. Vi erano parecchie linee al cui compimento occorrevano, coi mezzi dati dalla legge del 1879, 16 a 17 anni; io chiesi di potere scontare tutte le somme che sono da pagarsi nel secondo decennio, per compiere tutte le costruzioni nel primo. Concetto semplicissimo. Se vi era difficoltà, questa proveniva più dal mio collega delle finanze, che mi dispiace non sia presente, di quello che mi provenisse dal Ministro dei lavori pubblici, il quale non faceva che chiedere l'anticipazione dei 350 o 400 milioni necessarii per i lavori.

Il Ministro delle finanze, d'accordo naturalmente col suo collega dei lavori pubblici, e più di tutti, d'accordo coll'intero Parlamento, stabilì che per ottenere l'anticipazione, invece di emettere rendita o di fare un prestito diretto, si facessero tanti prestiti cogli appaltatori, se se ne trovavano; ed io dichiarai nella discussione di quella legge, che se per alcune di quelle linee questi mezzi non fossero riusciti efficaci (poichè sapevamo benissimo che non era facile trovare il denaro specialmente in Italia per tutte le linee ferroviarie) avremmo provveduto in altro modo. Ora, dato che si debba provvedere in quest'altro modo, aspetti l'onorevole Branca che venga il momento opportuno; e poi, o proponga direttamente un mezzo diverso, o lasci che lo proponga il Governo. Ma io son lieto di dire all'onorevole Branca ed a chi diffida come lui (non per animo di diffidare, ma per non essere, evidentemente, troppo bene informati dello stato delle cose), che sarei ben felice, se tutti i mezzi per affrettare i lavori pubblici procedessero così lodevolmente, come è proceduto finora quello relativo alle anticipazioni di danaro. Signori, dalla approvazione di quella legge nel luglio del presente anno, fino al mese scorso, noi abbiamo messo in appalto 84 milioni di lavori, e ne abbiamo deliberati poco meno di 78, perchè adesso non ricordo la cifra precisa. E constato che sono andati deserti definitivamente meno lavori con questo sistema, che col sistema ordinario. Imperocchè è ben noto che, anche quando si hanno i danari da pagare in conto corrente, molte volte vanno deserti degli appalti, non solo all'asta, ma anche per trattativa privata, tanto che si debbono modificare i Capitolati, ed aumentare i prezzi. Finora abbiamo potuto deliberare quasi tutti i lavori (dico quasi tutti, perchè alcuni sono in corso di appalto), senza aver bisogno di mutare di un centesimo i prezzi, anzi con un ribasso, che adesso non ricordo esattamente, ma che spesso fu abbastanza ragguardevole.

Cito ad esempio i lavori di maggiore importanza.

La ferrovia dei Giovi l'abbiamo appaltata tutta in 24 milioni; e sarà costruita in 2 anni, pagandola in 8 o 10 anni. Ebbene, per questa ferrovia, l'asta andò deserta; ma, come si fa sempre, si richiamarono delle schede senza cambiar nulla al Capitolato; ed abbiamo avuto diverse offerte, e fu deliberato il lavoro con un ribasso del mezzo per cento. Alla fin dei conti, la legge non dice che i lavori si debbano deliberare, purchè vi sia un ribasso di tanto: basta che si deliberi dentro il prezzo.

Così pure abbiamo deliberato i lavori della Peloritana, nelle vicinanze di Messina, per 14 milioni; ed anche lì, se ricordo bene, c'è stato un ribasso del due o del tre per cento.

In altri lavori di due milioni circa, verso Siracusa, il ribasso mi pare che sia stato del dieci per cento, e così di seguito. In sostanza, 78 milioni circa di lavori, milione più, milione meno, non importa, sono stati deliberati a quest'ora, senza contestazione di nessun genere.

Ora dunque, come si può dire che questo sistema, questo ripiego (si chiami come si voglia) non riesca a nulla, mentre fino ad ora supera qualsiasi aspettativa? Infatti io mi sarei aspettato di trovarmi di fronte a gravi difficoltà per anticipare il denaro, ma vedo che il denaro si trova, e spero che se ne troverà anche in avvenire, non ostante un fatto, il quale spero che l'onorevole Branca terrà in gran conto, ed è questo: che noi siamo vicini all'abolizione completa del corso forzoso, e quindi al restringimento della facoltà che hanno le varie Banche per le loro emissioni.

Non è quindi più facile adesso che in altri tempi di trovare i capitali in prestito; almeno queste sono le ragioni che vanno esponendo diversi di coloro che si presentano per mostrare quali siano le difficoltà di poter imprendere questi lavori, con anticipazioni di denaro.

Dunque, per parte mia, se non ci sono fatti speciali dei quali io debba render conto, dichiaro che nulla di più favorevole mi poteva aspettare nell'applicazione del sistema delle anticipazioni all'esecuzione delle linee di seconda e terza categoria. Io non so se, andando avanti, sorgeranno vere difficoltà, perchè veramente finora non ce ne sono; ma allora si provvederà, se sarà necessario, come fu detto durante la discussione. Per ora, non saprei davvero per quali ragioni si dovrebbe pensare a ripieghi diversi, dei quali non c'è nessun bisogno.

Ora dirò due parole al mio amico onorevole Parpaglia, il quale ha parlato della necessità di definire il servizio cumulativo tra le Strade ferrate e le Società di navigazione.

Io posso garantire che le trattative sono bene avviate fra le varie Amministrazioni, e che ormai non è più questione di veri disaccordi, ma di formalità; e spero che in

brevissimo tempo sarà un fatto compiuto anche questo ordinamento del servizio cumulativo. Io cercherò di affrettarlo più che mi sarà possibiie.

Un'altra cosa ha suggerito l'onorevole Parpaglia, quella cioè di facilitare i trasporti dal Continente alla Sardegna mediante l'istituzione del sindacato doganale a bordo dei battelii a vapore.

Questa stessa idea è stata da me carezzata molto, ed ho dovuto sostenere una grandissima lotta col mio collega delle finanze per ottenerne l'effettuazione, ma disgraziatamente finora non sono riuscito. Io, naturalmente, debbo credere che vi siano ragioni gravissime, che impediscano al Ministro delle finanze di acconsentire a questa mia domanda. Egli teme delle frodi, che a me pareva non potessero avvenire, o contro le quali a me sembrava che sarebbe stato possibile di garantirsi.

Frattanto ho dato le disposizioni opportune perchè nei trasporti da Civitavecchia a Terranova i viaggiatori non abbiano tutte quelle molestie che avevano prima. Tornerò nondimeno ad insistere presso il Ministro delle finanze sulla questione, e se mi riuscirà di vincere le sue riluttanze, sarà contento l'onorevole Parpaglia, e lo sarò anch'io, ehe da gran tempo vagheggio la stessa idea

Della risposta dell'on. Ministro ad altre osservazion dell'on. Branca, crediamo superfluo riferire il testo, che nulla aggiunge d'importante alle dichiarazioni sovrariferite; solo rechiamo le ultime parole contenenti una nuova ed esplicita promessa, che non potrà certo mancare:

... Io penso che, col definire la questione dell'esercizio ferroviario, si potrà ottenere qualche vantaggio (e questo sarà più che sufficiente per giustificare la scelta di un modo di esercizio, piuttosto che di un altro), ma non ho fiducia che si possano conseguire notevoli profitti finanziarii. Nonostante questa mia persuasione, la presentazione del disegno di legge non verrà ritardata neppure d'un minuto, chè non mi trattiene alcun timore di affrontare la soluzione del problema; soltanto, lo ripeto, temo di non riuscire a risolverlo troppo bene, e credo che questo timore gioverà a far sì che si metta il piede in fallo il meno possibile.

Del resto, dopo le esplicite dichiarazioni che ho fatto, mi pare che non sia necessario aggiungere altro per assicurare la Camera, che certissimamente, come si rileva dalla Relazione della Giunta, il primo giorno della riapertura della Camera dopo le vacanze (se vacanze vi saranno), il disegno di legge si troverà davanti alla Camera stessa.

I FRENI CONTINUI IN FRANCIA

Il Ministro dei lavori pubbblici di Francia ha diretto alle Amministrazioni delle Compagnie ferroviarie la seguente circolare sull'uso dei freni continui, che ci pare opportuno di riferire tradotta:

Parigi, 7 *dicembre* 1882.

SIGNORI,

L'opinione pubblica giustamente si preoccupa della sicurezza dei viaggiatori nei treni delle ferrovie, e l'Amministrazione non ha cessato, da varii anni, di richiamare l'attenzione degli esercenti sull'impiego dei mezzi atti a garantirla.

In seguito ad un rapporto fatto a nome del Comitato d'esercizio tecnico, una circolare ministeriale fu diretta il 19 dicembre 1879 alle Compagnie, per raccomandar loro particolarmente l'adozione di « freni continui e possibilmente automatici ».

In una seconda circolare del 13 settembre 1880, il Ministro dei lavori pubblici si esprimeva in questi termini: « Io credo che, indipendentemente dai tentativi che potrebbero farsi per migliorare l'azione dei freni in generale, convenga fin d'ora dare alla circolazione dei treni di viaggiatori una maggior garanzia col munire di *freni continui, posti sotto la mano del macchinista e dei guardafreni* (senza pregiudizio dell'uso normale del contro-vapore), tutti i treni di viaggiatori, la cui velocità in piena corsa raggiunge 60 chilometri all'ora ».

Si fissava poi alle Compagnie un termine di due anni perchè tutti i treni espressi fossero muniti di codesti freni continui.

Il termine è spirato col 13 settembre scorso.

Il 2 novembre 1881, un dispaccio diretto agli Ispettori generali enumerava gli sforzi già tentati:

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato impiegava od esperimentava allora il freno a vuoto, il freno ad aria compressa Westinghouse, ed il freno elettrico Achard;

La Compagnia del Nord, il freno a vuoto;

Le Compagnie dell'Ovest e del Mezzodì, il freno Westinghouse; la Compagnia del Mediterraneo, il freno Westinghouse modificato; la Compagnia dell'Est, il freno Westinghouse ed il freno elettrico Achard;

La Compagnia d'Orléans, il freno a vuoto, il freno Westinghouse, il freno a catena Héberlein, e, giusta i termini stessi del dispacccio ministeriale, « un nuovo freno a catena del sistema Wenger », falsa indicazione posteriormente rettificata, poichè il freno dovuto al sig. ing. Wenger è basato sull'impiego dell'aria compressa.

L'Amministrazione indirizzava inoltre lettere pressanti alle Compagnie per impegnarle a fissare il più presto possibile la loro scelta.

« I freni a catena, scrivevasi alla Compagnia d'Orléans, che voi avete finora sperimentati, sono soprattutto dei freni di disgrazia, e non riuniscono le condizioni essenziali alle quali devono soddisfare i freni prescritti dalla circolare del 13 novembre 1880. Non posso dunque che invitarvi a fare, senza ritardo, una scelta fra i diversi sistemi di freni continui propriamente detti, che rispondano a tutte le condizioni richieste; ed a farmi conoscere, entro breve termine, quello a cui avrete data la preferenza. Voi troverete forse opportuno di adottare lo stesso freno delle tre Compagnie dell'Ovest, del Mediterraneo e del Mezzodì, colle quali siete a contatto ».

Allo scopo di giungere ad un sistema unico, che facilitasse gli scambii di materiale tra una rete e l'altra, s'invitava pure la Compagnia d'Orléans, e poscia l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, ad adottare il freno americano Westinghouse.

L'opinione che l'uniformità s'impone, ha i suoi partigiani convinti. La si trova formalmente espressa nell'art. 5 d'una proposta di legge, relativa *alla sicurezza pubblica sulle ferrovie*, presentata di recente alla Camera dei deputati dai signori Delattre, barone de Janzé, e parecchi dei loro colleghi.

Il Comitato d'esercizio tecnico, chiamato ad esaminare

il detto progetto, fa emergere gli argomenti che militano in favore d'un parere contrario. Dopo avere indicato che gli studii, le ricerche, gli esperimenti, i progressi continuano in materia di freni, il relatore opina che l'Amministrazione non potrebbe prendere la rerponsabilità di decretare l'uso esclusivo d'un determinato freno: « Il giorno in cui uno stesso sistema di freni, egli soggiunge, fosse addattato agl' innumerabili veicoli che circolano sulla rete francese, bisognerebbe rinunciare ai miglioramenti, ai perfezionamenti. Quale studioso consacrerebbe il suo tempo ed il suo denaro per un perfezionamento, che già in precedenza saprebbe dover essere respinto, a causa della spesa considerevole, di cui la trasformazione dei freni, applicata a migliaia di vetture, sarebbe la conseguenza? Il vantaggio di poter far circolare lo stesso vagone in tutti i treni della Francia sarebbe in tal modo pagato troppo caro; ci si condannerebbe volontariamente alla immobilità, al regresso, poichè indietreggia chi non progredisce in materia di esercizio ».

Alla mia entrata al Ministero, io stesso mi sono preoccupato di una questione così importante, tanto più che il 13 settembre 1882 era stato indicato, colla circolare del 13 settembre 1880, come la data finale in cui tutti i treni espressi dovevano esser muniti di freni continui.

Malgrado gli sforzi delle Compagnie, questo risultato non si è ottenuto.

Io non ho cercato la causa di tali ritardi. Essa non risiede, anzitutto, nella molteplicità dei tipi sottoposti ad esperimento. La verità è pure che parecchie Compagnie diedero la preferenza al freno americano Westinghouse; ma questo costruttore, dopo essersi incaricato di considerevoli consegne, pare impotente ad effettuarle in tempo utile.

È questa, senza dubbio, una delle ragioni che determinarono l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e la Compagnia d'Orléans a rivolgersi, in una certa misura, al sistema Wenger. Dietro invito di codesta Compagnia, io ho assistito, il 22 novembre scorso, ad esperimenti comparativi del freno americano e del freno francese, basati l'uno e l'altro sull'impiego dell'aria compressa.

Quest'ultimo freno, sul quale il Comitato d'esercizio tecnico si è già pronunciato favorevolmente, è continuo ad automatico. Secondo l'ingegnere in capo del Materiale e trazione della Compagnia d'Orléans, la cui competenza è indiscutibile, esso avrebbe il vantaggio d'esser semplice, robusto e di facile manutenzione. Esso può infine accoppiarsi col freno Westinghouse e funzionare di concerto, in modo che le Compagnie già provvedute d'un certo numero di freni americani potrebbero, all'occasione, senza rinunciare a questi, completare il loro materiale col sistema francese.

Io credo, come il Comitato d'esercizio tecnico, che sarebbe in questo momento poco prudente d'imporre un modello unico; ma insisto perchè le Compagnie, nel termine di un anno, abbiano muniti tutti i loro veicoli, nei treni espressi, di meccanismi che dieno sicurezza ai viaggiatori, rivolgendosi a qualunque sistema che risponda alle condizioni seguenti:

1° Il freno dev'essere continuo, nel senso che deve permettere di serrare la totalità delle ruote delle vetture;

2° Esso dev'essere possibilmente automatico, e che possa essere manovrato così dal macchinista, come dai guarda-freni.

Vogliate accusarmi ricevuta della presente, e ricevete, o signori, l'assicurazione della mia distinta considerazione.

Il Ministro dei lavori pubblici
C. Hérisson.

L'ILLUMINAZIONE ELETTRICA
ad incandescenza

(Continuazione — Vedi N. 50).

I dati concernenti le lampade Swan, quali si presentano nelle condizioni normali, sono:

Forza elettromotrice	E = 50 volts
Intensità	I = 1.25 ampère
Resistenza calcolata colla legge di Ohm	$= \frac{E}{I} = R = 40$ ohms
Consumo teorico d'energia	T = 6.25 kg.tri per sec.
Luce ottenuta	L = 2.25 carcel
Quantità di luce per ogni chilog.	K = 0.36 carcel

Dati concernenti gli accumulatori sistema Faure:

Peso di ogni accumulatore	Chilog. 60
Numero delle serie d'accumulatori	6
Numero di accumulatori per ogni serie	33
Numero totale d'accumulatori	198
Peso totale degli accumulatori	tonn. 12
Durata della carica, compreso il tempo in cui si illumina	ore 15
Durata approssimativa della scarica	» 3.30
Forza elettromotrice della carica	70 volts
Forza elettromotrice durante la scarica	66 »
Regime di carica	96 ampère
Regime massimo di scarica	330 »
Resistenza calcolata per la batteria d'accumulatori durante la carica	0.04 ohm
Quantità d'elettricità fornita alla batteria degli accumulatori	5,184,000 coulombs
Quantità d'elettricità restituita dalla batteria d'accumulatori	4,158,000 »
Rendimento degli accumulatori	80 0|0

— Dati concernenti il motore, sistema Otto:

Forza nominale	12 cavalli
Forza impiegata	11 »
Numero dei giri per minuto	114
Consumo di gas per ora	9 metri cubi

— Dati delle macchine elettriche, sistema Siemens-modello D2:

Numero delle macchine	3
Resistenza della bobina	0.27 ohm
Resistenza degl elettrodi	24 ohms
Velocità della macchina per 1"	1070 giri
Forza elettromotrice	70 volts
Intensità della corrente prodotta da ognuna delle macchine	32 ampère
Lunghezza della macchina	0.76
Larghezza »	0.71
Altezza »	0.28
Peso »	240 chilog.
Diametro della puleggia	m. 0.160

Ciò posto, consideriamo più da vicino l'impianto al teatro delle *Variétés*, che presenta un maggior interesse, perchè il primo grande impianto che si fa di tal genere.

Le 260 lampade sono distribuite per tutto l'edifizio, tanto nella sala che nel ridotto, nel vestibolo, nella scena, ecc. Esse sono tutte di egual forza, fuorchè 60 del proscenio, che sono più piccole. Tre di queste lampade, riunite in tensione, danno un'intensità luminosa pari a quella di una lampada normale Swan; per cui si può dire che l'illuminazione totale è fatta con 220 lampade normali.

Le macchine dinamo-elettriche del Siemens sono eccitate in *derivazione*.

I poli di queste macchine sono riuniti in *quantità*. Il polo positivo della batteria della macchina è collegato ai 6 poli positivi delle sei serie di accumulatori; lo stesso si fa per il polo negativo.

I due poli comuni partono in *derivazione*, ed i conduttori distribuiscono l'elettricità alle lampade.

Ogni macchina può somministrare una corrente di 32 ampère con una tensione di 70 volts, il che rappresenta un lavoro *teorico* totale di 9 cavalli. Ma abbiamo veduto che la forza spesa è di 11 cavalli; dunque il rendimento delle tre macchine è di $\frac{9}{11} = 0.82$.

La forza elettromotrice della batteria d'accumulatori è di 66 volts, ossia $\frac{66}{70}$ di quella della sorgente. Per avere il suo *rendimento*, bisognerebbe moltiplicare questa frazione per il *coefficiente di restituzione*, ossia pel rapporto fra la *quantità* di elettricità resa e quella ricevuta dagli accumulatori. Nel caso attuale, questo coefficiente deve esser poco meno di 1, poichè la forza elettromotrice di carica è molto prossima in valore a quella della batteria.

La perdita di potenziale che si verifica nei conduttori fra la batteria e le lampade, non deve farsi sopportare dagli accumulatori. Questa quantità non venne misurata direttamente, ma può dedursi facilmente dai dati sovra enunciati.

Nell'impianto fatto al teatro delle *Variétés*, le lampade sono sforzate oltre le condizioni indicate precedentemente per una lampada del tipo normale.

Quindi si ha un'intensità di 15 ampère per ogni lampada ed un potere illuminante di 3 carcel. Ammettendo che la resistenza della lampada si mantenga di 40 ohms come nella normale, abbiamo:

$$E = I\,R = 1.5 \times 40 = 60 \text{ volts}$$

$$T = \frac{E\,I}{g} = 9 \text{ chilogrammetri}$$

Luce ottenuta per chilogrammetro $K = \frac{3}{9} = 0.33$ carcel.

Fra gli accumulatori e le lampade vi ha quindi una differenza di potenziale $66 - 60 = 6$ volts.

Quando tutte le lampade sono accese, si ha un consumo di forza di 9×220 chilogrammetri al minuto, ossia di 27 cavalli-vapore circa.

Per trovar ora il *rendimento finale*, ossia il rapporto fra la quantità d'energia sviluppata nel motore e quella utilizzata nelle lampade, occorrerebbe stabilire la durata dell'illuminazione nei diversi circuiti, ove, per le esigenze del teatro, non tutte le lampade si accendono e si spengono contemporaneamente. Così, mentre nel vestibolo, nelle scale e nel ridotto l'illuminazione dura p. es. 5 ore, nella scena dura solo da 3 a 4, e può variare negli intervalli.

Prendendo però una media di ore 3 1/2 per lampada, siccome durante 15 ore si ebbe lo sviluppo di 11 cavalli-vapore, così si avrà che nelle 3 ore e mezza in cui dura l'illuminazione e quindi la scarica degli accumulatori, si ha un *lavoro utile* di 27 cavalli. Ora, esprimendo tutta questa energia sviluppata in cavalli per ogni ora, si ha che il rendimento finale sarà di $\frac{94}{165} = 55$ 0/0.

La perdita del 44 0/0, che si ha, dipende da diverse cause e specialmente dalle seguenti:

L'attrito delle macchine dinamo-elettriche;

L'energia spesa nei loro circuiti induttori ed indotti;

La perdita inerente all'impiego degli accumulatori;

Il calorico perduto nei circuiti delle lampade;

Le perdite per derivazioni nei circuiti;

Perdite derivanti dalla sovraccarica degli accumulatori, non essendovi un mezzo sicuro per poter misurare il limite di carica della batteria.

Certo molte perdite, massime quelle derivanti dall'imperfetto isolamento dei circuiti e dalla provvisorietà dell'impianto, che dovette farsi in gran fretta, si eviteranno col tempo.

Inoltre sarebbe più conveniente, sotto il punto di vista del rendimento, di impiegare una sola macchina dinamo-elettrica invece di tre.

Per quanto concerne gli accumulatori, non si potè fare alcuna esperienza rigorosa per determinarne il rendimento; però esso è di certo superiore ad 80 %.

Il grande vantaggio degli accumulatori è evidente. Varie volte, durante lo spettacolo, la macchina motrice si fermò, e ciononostante gli accumulatori, senza dar luogo a sensibile polarizzazione, fornirono la ragguardevole corrente di 330 ampère, richiesta dalle lampade.

Dalle esperienze fatte sul consumo delle macchine, risultò che il gas occorrente per ogni giornata di lavoro è di 135 metri cubi; quando non s'impiegava l'elettricità, il consumo di gas per l'illuminazione del teatro era di 323 metri cubi.

Notisi che, se si impiegasse una macchina a vapore, la spesa potrebbe essere ridotta di molto; ma a Parigi, la posizione centrale del teatro delle *Variétés* non poteva permettere l'impianto di un camino per la macchina a vapore, e si dovette forzamente ricorrere alle macchine a gas più costose.

Coi dati che più sopra abbiamo indicati è facile dedurre che la spesa giornaliera, che si ha per l'illuminazione ottenuta nel modo descritto, è di certo inferiore a quella che si aveva coll'illuminazione a gas, anche coll'impiego della poco economica macchina motrice a gas.

Dal punto di vista dell'igiene e dell'estetica, non vi ha dubbio alcuno sulla superiorità della luce elettrica; ed è quindi da prevedersi che in un'epoca non molto lontana, questo genere di illuminazione verrà esteso alla maggior parte dei teatri.

Esaminata l'illuminazione ottenuta coll'impiego simultaneo di macchine dinamo-elettriche e di accumulatori, daremo ora una descrizione di altro impianto, fatto pure per un teatro, in cui l'elettricità è somministrata direttamente dalle macchine alle lampade.

(Continua) LIGHT.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

In seguito alle grandi mareggiate avvenute, due settimane or sono, presso Cornigliano sulla ferrovia Genova-Ventimiglia, che cagionarono la rottura dei due muri di sostegno della ferrovia per una lunghezza di circa m. 30, si sta ora provvedendo al ripristino del servizio mediante un ponte provvisorio in legname, che sarà ultimato pei primi giorni del prossimo mese, continuando frattanto l'attuale trasbordo dei viaggiatori e bagagli.

Questo provvisorio lavoro verrà eseguito in modo da permettere la ricostruzione definitiva dei due muri crollati; esso però non cambierà punto la cattiva condizione in cui si è sempre trovata questa località, a causa delle forti mareggiate a cui è frequentemente soggetta; condizione che ora è peggiorata in seguito alla costrutione dell'antemurale al porto della nuova Stazione marittima di Genova.

Devesi quindi richiamare l'attenzione delle Autorità competenti su tale stato di cose, affinchè prendano quei radicali provvedimenti, che sono richiesti dal bisogno di mantenere la sicurezza e continuità del transito in una linea internazionale di tanta importanza.

Sappiamo poi che la questione fu già da qualche tempo ventilata, e che due sarebbero i progetti proposti, cioè: quello della costruzione di tre grandi pennelli mediante gettate di massi in mare, il cui effetto utile non si può però precisare: ovvero il trasporto a monte di un tratto di ferrovia troppo esposto alle mareggiate, il che offrirebbe la più evidente sicurezza per la stabilità del transito. Ma ambidue i progetti importerebbero certo una spesa non indifferente, alla quale il Governo dovrebbe necessariamente provvedere senza perdita di tempo, poichè non è possibile, nè conveniente continuare nelle precarie condizioni attuali.

><

A complemento della notizia pubblicata nel precedente nostro numero circa una petizione fatta al Ministero di agricoltura e commercio per il miglioramento della Stazione d'Asti, possiamo aggiungere che i voti da noi espressi vennero già in gran parte prevenuti; poichè ci consta che l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, in questi due ultimi anni, ha speso oltre L. 200,000 nell'ampliamento del piazzale, nell'apertura di due nuovi archi del cavalcavia che attraversa la Stazione, in un magazzino per la G. V., e nell'aumento di binarii e relative piattaforme; per cui, come si è avverato nell'ultima vendemmia, servizio tanto importante per la città d'Asti, venne questo eseguito con tutta la comodità e sollecitudine, tanto per conto dei privati, quanto della Ferrovia.

><

La scorsa settimana è stata firmata dai Ministri dei lavori pubblici e delle finanze, e dai Rappresentanti della provincia di Palermo, la Convenzione per la concessione della costruzione e dell'esercizio di una strada ferrata da Palermo a Corleone ad un Consorzio costituito dalla predetta Provincia e dai Comuni interessati.

La linea è già classificata fra quelle di 4ª categoria, delle quali è cenno all'articolo 10 della legge 29 luglio 1879, ed il Governo accorderà per la costruzione della medesima un sussidio pari ai 6|10 della spesa totale, come è fissato all'articolo 11 della preaccennata legge.

In base al progetto approvato, la nuova linea avrebbe la lunghezza di chil. 68, e la relativa spesa totale sarebbe preventivata in L. 4,000,000; per cui il contributo a carico dello Stato verrebbe a risultare di di L. 2,400,000.

><

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha deliberato di tenere una sessione speciale di esami, affinchè alcuni agenti del basso personale possano conseguire la promozione al rango di impiegati amministrativi; ed ha autorizzata in massima l'apertura di una nuova sessione di esami per l'assunzione di nuovo personale tecnico.

><

L'Amministrazione predetta ha autorizzato l'acquisto di 1,000 cassette scaldapiedi, allo scopo di estendere il più possibile il riscaldamento delle vetture.

Sappiamo poi che l'Amministrazione stessa ha autorizzato la Ditta Diatto a costruire, per conto delle Ferrovie Alta Italia, una vettura di 1ª classe da esporsi alla Mostra generale di Torino nel 1884.

><

L'ingegnere cav. Cornetti, delle ferrovie dell'Alta Italia, ha avuto incarico dalla Direzione dell'esercizio di assistere agli esperimenti che si faranno lungo la ferrovia da Parigi ad Orléans del freno Wenger. (V. *sopra la Circolare del Ministro francese*).

><

Abbiamo da Carmagnola che i principali commercianti di quella città hanno avanzata istanza al Ministero di agricoltura, industria e commercio, per ottenerne l'appoggio presso quello dei lavori pubblici, affinchè si provveda all'ampliamento dei locali di quella Stazione, e più specialmente di quelli riservati al servizio delle merci a grande ed a piccola velocità, in seguito ai cresciuti bisogni del traffico.

><

Ci scrivono da Firenze che l'Amministrazione delle Strade ferrate Romane ha presentato al Ministero dei lavori pubblici una proposta per l'impianto di una nuova Stazione lungo la linea Empoli-Chiusi, fra quelle di Siena e di Asciano, e precisamente in prossimità della località detta l'Arbia. La spesa presunta per la nuova Stazione si fa ascendere a L. 78,000.

><

Dalla Direzione tecnica governativa per la ferrovia da Roma a Sulmona è stato presentato all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici il progetto di appalto del tronco compreso fra Cocullo e Bugnara.

Questo nuovo tronco ha la lunghezza di m. 23,600, ed il relativo importo complessivo è preventivato in L. 8,580,000, delle quali L. 7,265,000 per opere e provviste da appaltare ed il rimanente a disposizione dell'amministrazione governativa per le espropriazioni, le provviste del materiale di armamento e dei meccanismi fissi delle Stazioni e per lavori imprevisti.

Per rispetto alla planimetria, il detto tronco è costituito da 57 curve, dello sviluppo complessivo di m. 12,500, e da 58 allineamenti retti della lunghezza totale di m. 11,100. Il raggio delle curve non scende mai sotto 300 m.

La pendenza massima adottata nell'altimetria non supera il 27 p. 0[00, e si trova applicata in complesso ad una estesa di m. 9,900.

Assai importanti sono le opere progettate pel detto tronco, e queste consistono specialmente in 12 gallerie, 19 manufatti speciali, 61 manufatti minori, oltre a molti muri di sostegno.

Ma l'opera d'arte più interessante è un viadotto sul Sagittario, in 17 arcate di m. 10 cadauna a due ordini e dell'altezza di m. 38.

Fra le gallerie, la più lunga è quella di Pietrafitta la quale misura m. 1,700; segue quindi quella denominata del Duca, con lunghezza di m. 960; le altre dieci stanno al disotto dei m. 600.

I manufatti minori sono così ripartiti:

Acquedotti da metri	0.60	a metri	1	N°	25
Id.	» 1.01	»	2	»	11
Ponticelli	» 3.00	»	5	»	25

Per l'alloggio del personale di guardia sono progettate 20 case cantoniere, 15 doppie e 5 semplici, e 6 garette.

Le Stazioni sono sei, cioè: Cocullo, Goriano Siculo, Raiano, Prezza, Anversa e Bugnara.

Contemporaneamente al progetto di cui sopra, la Direzione per la ferrovia Roma-Sulmona ha pure sottoposto alla superiore approvazione il progetto di massima del tronco da Bugnara a Sulmona, della lunghezza di chil. 7, per l'innesto a quest'ultima Stazione della linea Sulmona-Isernia.

><

Dall' egregio nostro amico ing. Ferrari ci viene comunicato quanto segue:

Nel mese passato ebbe luogo la visita pel collaudo definitivo di tutti i lavori relativi alla galleria del Colle di Tenda. Ne era incaricato l'illustre prof. Betocchi, ispettore del Genio civile, assistito dall' Ing.-Capo Direttore sig. cav. Delfino, e dai Direttori locali dei due riparti, fra i quali mi piace nominare il sig. cav. Genesio (un *ancien* del Fréjus).

L' operazione fu compiuta senza dar luogo al benchè minimo rimarco; chè anzi il chiarissimo collaudatore ebbe cortesi parole di lode, non solo per gli ingegneri del Governo, ma ben anche per l'Impresa Giovanetti; la quale, mantenendo la promessa fatta l' anno scorso, nella speranza di congruo compenso, è riuscita a dare il libero transito della galleria fino dal maggio, ed a firmare il verbale di compimento il 1° giugno ultimo, e così tre mesi circa prima del termine contrattuale.

La liquidazione è stata concordata e firmata senza veruna contestazione per tutto quello che riguarda le quantità di lavoro; ed alcune domande di compenso rassegnate dal sig. Giovanetti al collaudatore, tutto fa sperare saranno esaminate ed assestate di comune accordo.

Ritornerò in breve sull' argomento, parlando dei risultati ottenuti da questa nuova via di comunicazione.

Frattanto ti saluto distintamente.

Ing. V. FERRARI.

><

Il Consiglio di amministrazione delle Ferrovie Romane, nella sua seduta degli 11 corr., prendeva, fra altre, relative ad affari interni, le seguenti deliberazioni:

1 Approvava i lavori che appresso:

a) Costruzione di un secondo sopra-passaggio alla via di S.ª Bibiana nella Stazione di Roma;

b) Sistemazione di piattaforme allo Scalo G. V. di Napoli,

c) Costruzione di casotti per guardiani, lungo la linea Livornese.

2° Stabiliva il contributo dell'Amministrazione nel Consorzio per l' inalveamento del torrente Renaro.

3° Approvava alcune modificazioni al Regolamento della Cassa di mutuo soccorso pel basso personale.

4° Approvava infine l' acquisto di 80,000 chilogrammi d' olio di oliva.

><

Il Consiglio di Stato, in sua recente adunanza. prese le seguenti deliberazioni in ordine ad affari concernenti le strade ferrate.

Approvò con talune osservazioni il progetto di appalto per la costruzione dei fabbricati delle Stazioni e case cantoniere del 1° e 2° tronco della ferrovia di 2ª categoria da Ascoli a San Benedetto, la cui spesa complessiva è preventivata in L. 234,000, delle quali L. 211,000 per lavori da appaltare e L. 23,000 per espropriazioni e lavori imprevisti, a cui provvederà direttamente l' Amministrazione governativa.

Opinò che si possa, con talune avvertenze, emanare il R. Decreto per la costituzione di un Consorzio fra la Provincia di Lecce ed i Comuni di Novoli, Eulive, Francavilla, Carmiano, Copertino, Campi, San Pancrazio, Salve, Manduria, Gallipoli, Guagnano, Galatone, Oria, Lecce e Nardò, per la costruzione di una ferrovia economica da Francavilla a Lecce, con diramazione da Novoli per Nardò. Questa ferrovia è progettata a scartamento ordinario, ed avrebbe la lunghezza di chilom. 85. La spesa preventivata col progetto di massima si manterrebbe nei limiti di L. 50,000 al chilometro. Su tale progetto di massima si è già favorevolmente pronunziato il Consiglio delle Strade ferrate. Nell' ammettere l' utilità della linea, esso ha ritenuto che la medesima possa essere inscritta fra quelle di 4ª categoria, di cui all' art. 10 della legge 29 luglio 1879.

><

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dall' 11 al 16 corr.

Furono, fra gli altri, approvati i progetti riflettenti:

L' appalto della costruzione delle travate metalliche per ponti e ponticelli lungo i tronchi Ivrea-Tavagnasco e Tavagnasco-Quincinetto, della ferrovia Ivrea-Aosta;

L' impianto di binarii e piattaforme sulle calate fra il ponte Salumi ed il Mandraccio nella Stazione ferroviaria marittima di Genova;

L' impianto di una fermata a Montenero di Bisaccia, fra le Stazioni di San Salvo e di Termoli, nella ferrovia Ancona-Foggia;

La costruzione di un binario morto nella Stazione di Fragneto Monforte, lungo la ferrovia Benevento-Campobasso;

La separazione dalle contigue strade provinciali e comunali della ferrovia Ventoso-Reggio-Carpi;

L' esercizio di una tramvia a vapore da Milano a Gallarate, e di altra da Torino a Leynì;

La costruzione del tronco Rofrano per Laurito a Montano Antilia della strada provinciale di 1ª serie Cuccaro-Sanza, in provincia di Salerno;

La costruzione di un tronco della strada provinciale da Ivrea al Sempione, compreso fra l'abitato di Pogno e l'incontro della strada comunale Alzo-Gozzano, in provincia di Novara;

La sistemazione di un tratto dell' argine destro del Po fra la chiavica Fioruzzi e la svolta del Mezzanone Nasalli, in Comune di Caorso, provincia di Piacenza;

Le riparazioni occorrenti alle difese dei froldi di San

Biagio e Camatta nell' arginatura destra di Po, in Comune di San Benedetto, provincia di Mantova;

Le riparazioni occorrenti alla difesa frontale dei froldi Manona e Goufo, nell' arginatura destra di Po, in Comune di Motteggiana, provincia di Mantova;

Ed il completamento delle difese del froldo Undese e della Corouella Pizzone, sulla sinistra del Canal Bianco, in Comune di Fratta Polesine, provincia di Rovigo.

Furono pure approvati:

I tipi dei fabbricati per Stazioni intermedie e case di guardia lungo la ferrovia Ivrea-Aosta;

Un cottimo conchiuso d' urgenza per chiusura di tagii di scarico di piena, eseguiti attraverso l' argine destro di Adige nel circondario idraulico di Rovigo;

Ed un nuovo progetto per impianto di una Stazione ferroviaria in Trastevere a Roma.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Torino-Chieri-Piovà-Murisengo-Pontestura-Casale. — Il 13 corr. gli onor. Sambuy, Brin, Ferrati, Farini, Sperino, Spantigati, Corsi, Boselli, Chiapusso, Cibrario, Balme e Valeggia presentarono al Ministro dei lavori pubblici la seguente memoria, da loro firmata, e che venne dal Ministro gradita:

« Eccellenza,

« I sottoscritti, per non tediare con troppo frequenti domande d'udienza il Minisero dei lavori pubblici, lo pregano di accogliere per iscritto la seguente Memoria, sicuri che vorrà accordare loro favorevole riscontro.

« Nella seduta della Camera 16 giugno 1879, l'onorevole Depretis, presidente del Consiglio, assicurava il deputato Di Sambuy che, riconoscendo l'importanza di una ferrovia *Torino-Casale sulla destra del Po* (cioè a traverso il Monferrato), si sarebbe compresa tale linea fra quelle di quarta categoria; e tale impegno dal Governo ripetevasi nella solenne dichiarazione fatta al deputato Lanza nella successiva tornata del 26.

« Senonchè la grave spesa di simile ferrovia in paese montuoso, e l'impossibilità di ottenere i voluti concorsi dai Comuni e Corpi morali, rese impossibile l'esecuzione della desiderata linea.

« Ora, in data 9 gennaio 1882, la Società belga delle ferrovie economiche chiese al Governo la concessione della ferrovia a sistema ridotto Torino-Chieri-Piovà, ed in data 21 ottobre scorso domandò la prosecuzione della linea Piovà-Pontestura-Casale.

« A questo modo verrebbe data opportuna soddisfazione alle popolazioni del Monferrato, che non videro effettuarsi la invocata ferrovia, e che pure abbisognano di più diretti rapporti con Casale e con Torino, ottenendo una diretta comunicazione fra queste due città sulla destra del Po. Tutti i Municipii hanno già votato, o stanno per votare, le somme di concorso che loro furono richieste; epperò i sottoscritti si rivolgono a V. E. onde ottenere che sieno al più presto approvati i progetti, affinchè il Governo possa accordare il sussidio di L. 1000 al chilometro, come già l'E. V. ebbe occasione di promettere, riconoscendo tutta l'importanza della linea Torino-Chieri-Piovà-Pontestura-Casale a traverso gli ubertosi colli del Monferrato ».

Ferrovia Belluno-Feltre-Treviso. — L'appalto della fornitura e spandimento del secondo strato di massicciata e posizione in opera dell'armamento e materiale fisso nel tronco di ferrovia in costruzione Biadene-Signoressa-Treviso, lungo la ferrovia Belluno-Feltre-Treviso, venne deliberato per L. 62,120, in seguito all'offerta di ribasso di lire 22.35 per cento.

Si avverte quindi che il termine utile (fatali) per presentare alla Prefettura di Treviso offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo del prezzo di aggiudicazione succitato, scadrà alle ore 11 ant. del giorno 27 corrente.

Restano ferme le condizioni d'asta portate dall'avviso precedente.

Ferrovia Parma-Brescia-Iseo. — L'incanto simultaneo tenutosi il dì 6 corrente essendo riuscito deserto, si addiverrà alle ore 10 ant. del 30 stesso mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma, e presso le Prefetture di Parma e Cremona simultaneamente, alla second'asta per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione di un ponte in ferro a 17 luci sul fiume Po, e dei rilevati d'accesso presso Casalmaggiore, a servizio della ferrovia Parma-Brescia-Iseo (escluse le espropriazioni stabili e la fornitura e posizione in opera dell'armamento), per la presunta somma di L. 3,867,400.

I lavori dovranno essere intrapresi a misura che se ne farà la regolare consegna, ed essere condotti con la necessaria attività perchè l'apertura all'esercizio del ponte e dei rilevati d'accesso possa essere fatta entro mesi 36 dal giorno in cui la consegna avrà avuto principio. I lavori di completamento, di finimento, accessorii e quelli di manutenzione obbligatoria a carico dell'Impresa, dovranno essere ultimati, in uno con la relativa liquidazione finale, e trovarsi in istato di collaudo, entro mesi 12 successivi all'apertura del ponte e dei rilevati d'accesso all'esercizio.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 130,000, ed in L. 243,000 quella definitiva, ambedue in numerario od in rendita D. P.

Ferrovia Colico-Sondrio. — Alle ore 10 ant. del 30 corr., presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Sondrio, si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Colico-Sondrio, compreso fra Morbegno e Sondrio, della lunghezza di m. 24,074 (escluse le espropriazioni stabili, le travate metalliche per ponti e la provvista dei ferri d'armamento e dei meccanismi fissi per le Stazioni), per la presunta somma di L. 1,300,000.

I lavori dovranno essere compiuti nel termine di mesi 36, decorribili dal giorno in cui se ne intraprenderà la consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 57,000, ed in L. 115,700 quella definitiva, ambedue come sopra.

Ferrovia Colico-Chiavenna. — Alle ore 10 ant. dello stesso giorno 30, presso il Ministero e la Prefettura suddetti, si addiverrà simultaneamente all'incanio per lo appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Colico-Chiavenna, compreso fra la progressiva 11,159 e la Stazione di Chiavenna, della lunghezza di m. 15,180.50 (escluse le espropriazioni stabili e la provvista dei ferri d'armamento e dei meccanismi fissi per le Stazioni), per la presunta somma di L. 1,290,000.

I lavori dovranno essere compiuti nel termine di mesi 36, decorribili dal giorno in cui se ne intraprenderà la la consegna.

Per essere ammessi all'asta, i concorrenti dovranno presentare il certificato come sopra.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 57,000, ed in L. 115,000 quella definitiva, ambedue come sopra.

Tramway Mestre-Venezia. — Leggesi nella *Gazzetta di Venezia* del 16:

Il Consiglio comunale di Mestre, nella seduta di ieri sera, deliberava, all'unanimità di voti, di concedere alla Società Saibante (ing. figlio) e Finella la costruzione, lungo il territorio comunale, della strada per un *tramway* a vapore, ed il suo esercizio, dal capoluogo di Mestre alla Ricevitoria di San Giuliano sul margine lagunare; ritenuta l'opera di utilità pubblica, e colla condizione della coincidenza delle corse del *tramway* colle corse dei vaporetti veneziani, da istitursi dalla Ricevitoria di San Giuliano a Venezia.

Sappiamo poi che pendono pratiche per l'allacciamento di questa linea di *tramway* con altre verso Treviso, verso

Noale e Camposampiero, e verso Mirano e Padova, la cui concessione verrebbe alle competenti Autorità chiesta dal signor Finella, dal signor Bussolin, dall'ing. Cecconi e da altri.

Ferrovia Lucca-Viareggio. — Al *Pungolo* di Milano scrivono da Lucca, 17:

Nella galleria dei Ceracci, che si sta costruendo attualmente per la linea ferroviaria Lucca-Viaregpio, accadde ieri l'altro sera una grave disgrazia.

Sei operaj, dopo aver dato fuoco ad una mina sotto il cunicolo di avanzata, si ritirarono per circa cento metri, e si trovavano sotto la galleria già armata in legno, quando udirono scricchiolare l'armatura stessa.

Pochi momenti innanzi si era unito a loro l'operaio Cenci Nicola di Borgo San Donnino, il quale avrebbe dovuto entrare al lavoro soltanto nella notte. Quando avvenne quello schicchiolio, tutti fuggirono, tranne il Cenci, il quale, afferrato un lume, si dette ad esaminare l'armatura.

Poco appresso, cadeva una frana, di circa nove metri cubi, che atterrò l'armatura ed investiva completamente il misero Cenci.

Il suo cadavere è stato disseppellito soltanto ieri sera: il Cenci teneva ancora nel pugno stretta la lanterna; aveva il volto tutto schiacciato, e dal ventre squarciato escivano gli intestini. Al trasporto della salma presero parte tutti gli operaj e gli ingegneri addetti ai lavori della galleria.

Ferrovie Alta Italia. — La Direzione dell'esercizio delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha pubblicato quanto segue:

Allo scopo di viemmeglio assicurare il pronto recapito dei colli che si spediscono in occasione delle feste Natalizie e di Capo d'anno, e per ovviare alle giacenze, che necessariamente si verificano quante volte gl'indirizzi vengans a staccarsi nelle manipolazioni lungo il viaggio, come non di rado avviene, si raccomanda nell'interesse stesso delle parti:

Che ogni collo sia munito esteriormente di due indirizzi solidamente attaccati all'imballaggio in due punti diversi;

Che nell'interno di ciascun collo sia messo un indirizzo sciolto, il quale, aprendosi il collo in caso di smarrimento dei primi, possa servire di norma nella consegna.

— La stessa Direzione ha pure pubblicato:

Si reca a pubblica notizio che, a principiare dal 17 corrente, venne completamente riattivato sull'intera linea del Tirolo da Peri a Kufstein, e sul tratto Franzensfeste-Bruneck della linea del Pusterthal, il servizio dei trasporti che si effettuano in servizio cumulativo italo-austriaco.

Dalla stessa data del 17 furono parimenti riattivati i servizii italo-germanico ed italo-boemo per la suddetta via di Peri-Kufstein, e ritornarono ad essere in vigore tutte le disposizioni delle tariffe relative all'instradamento obbligatorio dei trasporti.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Leggesi nella *Gazzetta Ticinese* del 16:

A quanto annunciano i giornali dell'interno della Svizzera, la Direzione della ferrovia del Gottardo ha l'intenzione di costruire un palazzo proprio, affine di ricevere in esso tutti i suoi differenti Ufficii amministrativi. A tale scopo ha già avviato delle pratiche col Consiglio cittadino per acquistare la piazza attualmente esistente davanti al palazzo di città (*Stadthofe*).

Su quella piazza è già in vigore, a favore della Società della Ferrovia del Gottardo, in seguito ad un contratto, una servitù secondo la quale quella località deve esserle ceduta a favorevoli condizioni. A quanto si dice, ciò avverrà in breve.

Disastro in Germania — Si ha da Berlino, 12:

Il treno di Koenisberg investì, presso questa città, un treno merci.

Si deplorano due morti e nove feriti.

Ferrovie americane. — Un telegramma da Nuova York, 14, reca:

Le discordie esistenti da qualche tempo tra le Compagnie ferroviarie riguardo alla tariffa sono appianate e verrà ristabilita l'antica tariffa. Oggi i presidente delle Compagnie firmeranno la convenzione.

— Un telegramma da Filadelfia annunzia che un incendio distrusse la Stazione di Manhallan-Beach a Bay-Ridge, sulla baia di New-York; 60 vagoni e 10 macchine furono eziandio distrutti dalle fiamme. Le perdite ascendono a 300 mila dollari.

Disastro in America. — Un dispaccio da Nuova York annuncia che il ponte in costruzione della ferrovia messicana del Pacifico è crollato. Più di cento operaj vi stavano lavorando, e rimasero uccisi. Non si conosce esattamente il numero dei feriti, ma sono molti.

Notizie Diverse

Esposizione generale italiana in Torino — 1884. — In seguito all'offerta del vigesimo, si procederà nel giorno 27 dicembre corr., alle ore 2 pom., nel palazzo Carignano, *all'incanto definitivo* del *quinto lotto* (Lavori e provviste per la costruzione di edifizii distinti coi numeri XI, XII, XVIII e XX, consistenti nell'Ingresso dal Corso Raffaello ed in Gallerie destinate alla Didatttica ed al materiale ferroviario), il cui importo, approssimativamente calcolato in L. 144,350, stante i seguìti ribassi trovasi ridotto a L. 113,614.27.

Le offerte dovranno essere trasmesse al Comitato esecutivo *non più tardi del mezzodì del 27 dicembre corr.*

Nell'apposito Avviso d'incanto definitivo sono indicate tutte le speciali condizioni, alle quali i concorrenti all'appalto dovranno assoggettarsi.

Servizio telegrafico. — Fu pubblicata la Relazione del comm. D'Amico, Direttore generale dei telegrafi, sui risultati del servizio telegrafico nel 1881.

Dalla Relazione si desumono i seguenti dati generali:

Nel 1881 le linee raggiunsero una lunghezza di chilometri 26,880, con sviluppo di fili di chilometri 89,150. In confronto coll'anno precedente, si ebbe un aumento di chilometri 766 nella lunghezza delle linee e di 3,417 nello sviluppo dei fili.

Si aprirono al servizio del pubblico 146 nuovi Ufficii, dei quali 101 esercitati dall'Amministrazione e 45 dalle Ferrovie. In complesso, il servizio pel pubblico, alla fine dell'anno, era fatto da 2470 Ufficii.

Il numero degli apparati negli Ufficii governativi aumentò nell'anno di 112, raggiungendo la cifra totale di 2626.

Il numero totale dei telegrammi fu di 7,065,309, con un aumento di 302,109 sull'anno precedente. I telegrammi privati spediti all'interno crebbero di 110,657, e furono in totale 5,495,397. Quelli scambiati coll'estero salirono a 1,107,038, aumentando così di 136,321 rispetto all'anno precedente.

Il prodotto dell'Amministrazione fu, nel 1881, di lire 10,291,503, e la spesa di L. 7,709,239, con un beneficio netto di L. 2,582,264, senza tener conto della corrispondenza governativa in franchigia per l'ammontare di lire 1,898,272.

Ufficii telegrafici. — Il giorno 12 corrente mese in Sandrigo (provincia di Vicenza) è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo, al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Telegrafia internazionale — L'Ufficio internazionale delle Amministrazioni telegrafiche, residente a Berna,

annunzia che è ristabilito il cavo sottomarino fra l'isola di Giamaica e Colon.

I telegrammi riprendono il loro corso regolare, e le tasse della via delle Indie occidentali sono uguagliate a quelle della via di Galveston, cioè lire 9.60 per Panama e lire 9.90 per Colon (per ciascuna parola), a partire da Brest o da Londra.

Pubblicazioni. — Dalla tipografia Camilla e Bertolero di Torino è testè uscito il primo volume di un'opera importante intitolata: *Le macchine a vapore, il materiale e l'esercizio tecnico delle Strade Ferrate, per l'ing.* AGOSTINO CAVALLERO, professore ordinario di macchine termodinamiche e ferrovia alla Scuola di applicazione per gli ingegneri e preside dell'Istituto tecnico in Torino.

Il solo annuncio di quest'opera vale ad attestarne il pregio e l'importanza, a richiamare su essa tutta l'attenzione degli studiosi e dei tecnici. Senza farcene giudici, e senza diffonderci in analisi, che sarebbero per noi fuor di tempo e di luogo, dobbiamo limitarci a questo semplice cenno, congratulandoci di cuore coll'illustre comm. Cavallero di aver dato all'Italia un'opera veramente utile, in relazione ai progressi continui della scienza ed allo sviluppo dei commerci e delle industrie.

Il suddetto primo volume tratta della *Termodinamica* ed *Aerodinamica*, e consta di oltre 700 pagine, in formato di 8° grande, con più di 100 figure intercalate nel testo, e con un fascicolo separato di tavole.

L'edizione è splendida, e fa molto onore alla tipografia da cui esce.

— Dalla stessa tipografia è uscito pure un volume intitolato: *L'acustica applicata alla costruzione delle sale per spettacoli e pubbliche adunanze, per l'ing.* ANTONIO FAVARO, professore nella R. Università di Padova e già allievo della Scuola di applicazione di Torino.

È un'opera interessante, premiata per concorso dal Regio Istituto Veneto di scienze, lettere ed arti nel 1875, e che tratta di tutte le applicazioni dell'acustica all'arte architettonica, ossia dello studio delle disposizioni da darsi agli edificii, affinchè abbiano a trovarsi in condizioni favorevoli alla uniforme diffusione e distinta percezione dei suoni in essi prodotti: questione importante non soltanto dal lato scientifico, ma per tutte le sue attinenze pratiche colla vita socile.

L'elegante volume consta di oltre 170 pagine, ed è corredato di tavole e figure intercalate nel testo.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii rimasero, anche nella scorsa settimana, quasi dimenticati, e, salvo rare transazioni effettuate sulle Azioni della Società delle Meridionali, al prezzo di 464 a 462, poco o nulla si trattò degli altri valori, i quali si possono ritenere nominali, ed ai prezzi segnati nel numero precedente.

ESTRAZIONI

Ferrovia Maremmana — La Direzione generale del Debito pubblico ha inserito nella *Gazzetta Ufficiale* la seguente distinta delle 100 Obbligazioni, da L. 500 cadauna, della Ferrovia Maremmana, create con Regi Decreti 8 marzo e 8 luglio 1860, 10 febbraio 1861 e 19 febbraio 1862, comprese nella 22ª estrazione, che ha avuto luogo in Roma il dì 11 dicembre 1882.

362 3024 3445 3736 4039 5531 6020 6795
8067 11106 13013 13233 14507 15003 15722 16397
17723 18499 23209 23848 25526 26765 26910 27415
27946 28337 28833 30032 30429 30477 31199 32749
34001 35303 37326 39180 40213 40311 40591 40664
43749 45179 45625 46077 46297 46526 46538 46747
47495 50365 50861 51071 51585 53707 54062 54231
55253 57960 58158 58599 59716 59875 60406 60683
62089 62099 62506 63194 64426 65554 66032 66972
67178 67702 68145 68451 68619 68631 70069 71061
71920 72308 73083 74220 74526 75092 77093 78138
79623 79913 80858 81355 81563 82902 84049 84431
84910 86058 86114.

Le sudddette Obbligazioni cesseranno di fruttare con tutto dicembre corrente a beneficio dei proprietarii, ed il rimborso dei capitali rappresentati dalle medesime avrà luogo a cominciare dal 1° gennaio 1883, mediante il deposito delle Obbligazioni stesse corredate dalle cedole dei semestri posteriori a quello che scade al 31 dicembre 1882.

Ferrovia Genova-Voltri. — La stessa *Gazzetta Ufficiale* ha pubblicato la seguente distinta delle Obbligazioni della Ferrovia Genova-Voltri (Regi Decreti 18 febbraio 1856, 19 gennaio 1867, e legge 28 agosto 1870), comprese nella estrazione seguita in Roma il 12 dicembre 1882.

41 della 1ª emissione (27ª estrazione).

61 105 146 161 227 294 395 419 440
455 573 622 656 694 737 800 819 821
1017 1022 1028 1343 1345 1442 1455 1513 1612
1695 1853 1968 1975 2065 2068 2082 2111 2142
2170 2243 2351 3355 2400.

52 della 2ª emissione (26ª estrazione).

30 212 280 374 491 622 700 732 748
768 841 862 937 961 1117 1122 1173 1405
1662 1824 1839 2004 2025 2049 2158 2163 2220
2290 2307 2320 2337 2349 2368 2469 2531 2537
2669 2732 2777 2798 2824 2904 2939 2980 3017
3040 3062 3067 3113 3147 3183.

Le suddette Obbligazioni cesseranno di fruttare a beneficio dei possessori col 31 dicembre 1882, e dal 1° gennaio 1883 avrà luogo il rimborso del corrispondente capitale, mediante restituzione delle stesse Obbligazioni munite delle cedole (vaglia) non mature al pagamento, cioè dal n. 55 al 100 della 1ª emissione (1856) e dal n. 53 al 100 della 2ª emissione (1857).

DIVIDENDI e PAGAMENTI

Cartiera italiana — Dal 1° gennaio p. v. si pagheranno agli azionisti gl' interessi per l' annata 1882 in L. 10 per Azione di vecchia emissione, e L. 7.50 per quelle di nuova emissione: presso la sede sociale in Torino (via Arsenale, 6).

Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde. — Dal 2 gennaio p. v. si pagherà la cedola 19 (2° semestre 1882) delle Azioni di preferenza, classe A, in L. 6.25 in oro; nonchè dal 2 al 31 detto mese, la cedola 20 delle Obbligazioni serie B, in L. 7.50 in oro, nette da imposte: in Roma, presso la Direzione generale (via del Corso, 374), e presso le altre Banche e Ditte autorizzate. Dal 1° febbraio in poi i pagamenti saranno fatti esclusivamente dagli Ufficii della Compagnia.

Società anonima italiana di miniere di rame e di elettro-metallurgia in Genova. — Dal 2 gennaio p. v. si pagherà agli azionisti l' interesse 5 0[0] sul capitale versato, con decorrenza dal 1° giugno 1882, cioè L. 4.37 per le Azioni liberate di L. 150, e L. 14.58 per quelle completamente liberate: presso la Società in Genova, e presso il Banco Sconto e Sete in Torino.

VERSAMENTI

Società anonima italiana di miniere di rame e di elettro-metallurgia in Genova. — Gli azionisti sono invitati a versare, tra il 1° ed il 15 febbraio p. v., il 4° e 5° decimo sulle loro Azioni: in Genova, alla Cassa sociale (via Assarotti, 16); in Torino, al Banco Sconto e Sete.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*)*.

Il 26 corr., presso la Prefettura di Catania, si procederà al definitivo deliberamento dell' appalto dei lavori di sistemazione del 2° tronco della strada comunale obbligatoria detta di Mac-

carone, nel tratto compreso fra il vallone di Licodia e l' innesto colla provinciale Catania-Leonforte, presso il ponte Aragona sul Simeto, della lunghezza di m. 7,770.50, sul prezzo di L. 80,471.47, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 4 anni. Deposito interinale L. 3,000, cauzione definitiva L. 6,000, ambedue in valuta legale o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Torino, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di sistemazione delle Caserme Ceppi e Grani in Torino, per l' importo di L. 16,000. Lavori da eseguire entro 150 giorni. Deposito cauzionale L. 1,600 in contanti o rendita D. P.

— Il 27 detto mese, presso la Prefettura di Rovigo, si terrà un' asta per l' appalto dell' imbancamento dell' argine sinistro di Po, nella località da Golena Bernardona a Froldo Garofolo, in Comune di Canaro, per il presunto importo di L. 55,540. Deposito interinale di L. 3,600, cauzione definitiva L. 7,200, ambedue in valuta legale o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Caserta, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale manutenzione della strada di Roccasecca dalla Stazione ferroviaria alla strada di Sora; di quella di Ceprano, che dalla detta strada mena al confine della provincia di Roma; e del tratto della detta strada di Sora, compreso fra il quadrivio di Roccasecca ed il ponte sul Liri presso Sora, della lunghezza di m. 35,264, per il presunto annuo canone di L. 28,300. Deposito interinale L. 2,000, cauzione definitiva eguale ad un' annata del canone deliberato, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Napoli, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di ricostruzione e sistemazione della strada da Antignano a Belvedere, per il presunto importo di L. 84,000. Deposito interinale L. 3,000, cauzione definitiva L. 8,000, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Il 28 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Lecce, si terrà un' asta per l' appalto della manutenzione (dalla consegna al 31 marzo 1887) delle seguenti strade provinciali: 1° da Taranto per Massafra verso Mottola, per l' annuo importo di L. 11,559.90; 2° da Brindisi a Carovigno, per l'annuo importo di L. 18,682,30; 3° da Mesagne a Francavilla, per l' annuo importo di L. 18,139.30; 4° da Brindisi a Mesagne, per l' annuo importo di L. 15,042.50; 5° da San Pietro Vernotico a Brindisi, per l' annuo importo di L. 11,500. Deposito interinale L. 900 per la 1ª strada, L. 1,100 per la 2ª, L. 1,000 per la 3ª e 4ª, e L. 900 per la 5ª; cauzione definitiva L. 1,500 per la 1ª, L. 2,000 per la 2ª, L. 1,500 per la 3ª, L. 1,700 per la 4ª, e L. 2,000 per la 5ª: tutte in denaro, biglietti bancarii, o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Sassari, si terrà una asta per l'appalto della novennale manutenzione 1° aprile 1883 al 31 marzo 1892) del tronco della strada nazionale da Cagliari a Terranova Pausania per Orosei e Siniscola, compreso fra l' abitato di Terranova e la regione Badoni, della lunghezza di m. 37,043, per la presunta somma annua di L. 31,750. Deposito interinale L. 800, cauzione definitiva eguale alla metà dell' annuo canone deliberato, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Cuneo, si terrà un'asta per l' appalto della triennale manutenzione (dal 1° aprile 1883 al 31 marzo 1886), del tronco della strada nazionale da Cuneo in Francia pel Colle di Tenda, compreso fra l' estremità sud della piazza V. E. di Cuneo ed il confine francese, della lunghezza di metri 51,104, per l'annuo canone di L. 30,440. Deposito interinale L. 2,000, cauzione definitiva eguale alla metà del canone annuo deliberato, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Mantova, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto dei lavori d'imbancamento e sistemazione dell'argine destro di Po, nelle golene straniere e Po Morto, sull'importo di L. 69,823.04, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 3,800, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Torino, si terrà un' asta per l' appalto della riparazione dei tetti nel Castello, della sistemazione di latrine nel 3.o e 5.o quartiere, e di riduzione a scuderia del maneggio Trincotto in Venaria Reale, per il complessivo importo di L. 12,000. Lavori da eseguire entro 150 giorni dalla consegna. Deposito cauzionale L. 1,200 in contanti o rendita D. P.

— Il 29 detto mese, presso la Direzione delle costruzioni del 2.o dipartimento marittimo (Napoli), si procederà al definitivo deliberamento dell' appalto della fornitura di 825 m. c. di pino di Corsica in bagli, sul complessivo importo di L. 52,502,24, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito cauzionale lire 6,600 in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Lecce, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della ricostruzione della banchina centrale del porto di Brindisi, della lunghezza di m. 336.56, per la presunta somma di L. 520,000. Lavori da eseguire entro 3 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 30,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Verona, si procederà al definitivo deliberamento dell' appalto dello escavo dei dossi nei canali del Mincio, detti della Marina, Interno e di Mezzo, in Comune di Peschiera, sull' importo di L. 56,043.16, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 3,000, cauzione definitiva L. 7,000, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Livorno, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l' appalto della costruzione di una diga frangiflutti alla Torre della Vegliaja presso il porto di Livorno, per la presunta somma di L. 1,540,000. Lavori da eseguire entro 4 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 75,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Il 30 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Cremona, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione (dal 1.o gennaio 1883 al 30 giugno 1892) della strada provinciale detta di Pizzighettone, compreso fra la provinciale milanese e la bergamasca, della complessiva lunghezza di m. 18,931, per la presunta annua somma di L. 6,254.10. Deposito interinale L. 600, cauzione definitiva eguale alla metà dell' annuo canone deliberato, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Sassari, si terrà un'asta per l' appalto della costruzione di una Caserma pei Carabinieri nella città di Ozieri, per la presunta somma di L. 65,000. Lavori da eseguire entro 18 mesi dalla consegna. Deposito interinale L. 3,500, cauzione definitiva lire 6,500, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Il 2 gennaio p. v., presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Novara, si terrà un' asta per l'appalto della quinquennale manutenzione (dal 1° gennaio 1883 al 31 marzo 1888) del secondo tronco della strada nazionale del Sempione, fra il ponte sul Toce alla Masone ed il confine svizzero Vallese (Novara), per la presunta somma annua di L. 40,382. Deposito interinale L. 3,000, cauzione definitiva eguale alla metà dell' annuo canone deliberato, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Udine, si procederà al definitivo deliberamento dell' appalto della sistemazione e rettifica del tronco della strada nazionale compreso fra la città di Tolmezzo e l' abitato di Villa Santina, della lunghezza di m. 7,015, sul prezzo di L. 265,478.26, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 2 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 15,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Genova, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale manutenzione (dal 1.o aprile 1883 al 31 marzo 1889) del tronco della strada nazionale da Genova a Piacenza, compreso fra le Moline e Valgrana, per la presunta annua somma di L. 42,000. Deposito interinale L. 6,000, cauzione definitiva eguale alla metà dell' annuo canone deliberato, ambedue in numerario o rendita D. P.

Appalti deliberati.

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall' ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto, per conto delle Ferrovie Calabro-Sicule, l' ampliamento della pensilina per la Stazione delle Caldare (Sicilia).

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

ANNUNZI

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA
per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi

Si prevengono i portatori delle Obbligazioni in oro della suddetta Società che a partire dal 1.° gennaio prossimo si effettuerà:

a) Il rimborso delle Obbligazioni della serie R. estratta il 2 ottobre ultimo, in ragione di L. 500 in oro, rappresentanti il valore nominale di ciascuna Obbligazione;

b) Il pagamento di L. 15 in oro, importo della cedola n. 28, per gli interessi maturati il 31 dicembre 1882, sotto deduzione di L. 1.98 per ritenuta della tassa di ricchezza mobile, in ragione di L. 13.20 per cento, secondo l'articolo 1.° della legge 11 agosto 1870, allegato *N*, ed articolo 130 del regolamento 25 agosto 1870, e così nette in L. 13.02 in oro per ciascuna cedola di Obbligazioni.

I pagamenti si faranno:

a *Roma,* presso la sede della Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
a *Firene,* idem idem
a *Torino,* idem idem

Nelle altre piazze indicate sulle Obbligazioni stesse, dalle Sedi e Succursali della Banca Nazionale nel Regno d'Italia e della Banca Nazionale Toscana.

a *Parigi,* presso i signori A. J. Stern e C.
a *Londra,* presso i signori Stern Brothers.
a *Berlino,* presso i signori Robert Warschauer e C.
a *Ginevra,* presso i signori Bonna e C.
a *Francoforte s/M,* presso il signor Jacob S. H. Stern.

Roma, 13 dicembre 1882.

LONDRA Canal Road King's Cross.

PARIGI 60 et 62. Rue de la Victoire

COMPAGNIA
DEL
FRENO CONTINUO
WESTINGHOUSE

Il freno Westinghouse è l'unico che riunisca in sè tutte le condizioni volute per un freno continuo.

È AUTOMATICO, cioè funziona da sè in caso di rottura d'attacchi o di deviamento del treno.

È MOLTO ENERGICO essendo messo in azione dall'aria compressa a 5 o 6 atmosfere.

È REGOLABILE a volontà del macchinista.

PUO' ESSERE MANOVRATO da qualunque dei conduttori o dai viaggiatori in caso di bisogno.

La Compagnia possiede pure un freno Westinghouse non automatico, ma continuo, il quale mentre è più energico di quello **a vuoto**, è egualmente semplice, e si presta quando vogliasi, ad essere ridotto in freno automatico, cosa questa impossibile **nel freno a vuoto.**

Speciali disposizioni si hanno per Ferrovie economiche e *Tramways*. — Per qualunque informazione rivolgersi a

TADDEI GIROLAMO *Ingegnere*
Rappresentante generale per l'ITALIA e la SVIZZERA

TORINO *Via Carlo Alberto, 31.* | **ROMA** *Via Quattro Fontane, 159*

VIENNA Nibelungengasse, 8.

PITTSBURGH Pennsylvania (Stati Un. d'Am.)

SOCIETÀ NAZIONALE
DELLE
OFFICINE DI SAVIGLIANO

Il Consiglio di Amministrazione ha disposto per il pagamento in conto utili dell'interesse 5 0[0 sulle Azioni per il primo semestre 1882 in L. **12.50** per ogni Azione.

Il pagamento sarà fatto in Torino dalla *Banca Popolare*, od in Savigliano nell'Ufficio della Società a partire dal 2 prossimo gennaio contro rimessione del vaglia N. 2 staccato dalle Azioni.

LE
FERROVIE ECONOMICHE
per l'Ingegnere
OTTAVIO MORENO
controllore del materiale
per la Società Italiana per le Ferrovie Meridionali

TORINO, 1872
Tip. *Monitore delle Strade Ferrate.*

Un volume in-8° di pagine 240, al prezzo di L. 2.50.

Trovasi in deposito presso l'Ufficio del *Monitore delle Strade Ferrate*, che ne farà la trasmissione ad ogni richiesta verso il pagamento di detto prezzo.

In seguito alla Convenzione preliminare in data 22 aprile 1881, ratificata e resa esecutoria dall'Assemblea generale straordinaria (del 18 giugno 1881) degli Azionisti dell'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni Metalliche:

Gli Stabilimenti Meccanici di Savona
DELLA DITTA
GALOPIN-SUE, JACOB E C.
sono diventati di proprietà assoluta della
IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA
DI COSTRUZIONI METALLICHE
diretta e rappresentata dal sig. comm. ing. A. COTTRAU ed avente la sua Sede e Direzione in Napoli, 24, Via Medina.

Dall'Art. 5 della suddetta Convenzione 22 Aprile 1881, risulta anche che isigg. *P. De Saugy*, *A. Galopin-Süe* e *L. Jacob* già Socii ed unici rappresentanti della Ditta *A. Galopin-Süe, Jacob e C.* si sono interdetti formalmente per uno spazio minimo di tempo di cinque anni di assumere direttamente od indirettamente od anche d'interessarsi in qualsiasi Impresa od appalto relativo a *Ponti, Tettoie, fondazioni all'aria compressa, caldaie e materiale mobile, fisso, di armamento per ferrovie e Tramways.*

UFFICIO SUCCURSALE
DEI GIORNALI
ITALIANI ed ESTERI
Torino, via Finanze, 13.

Quest' Ufficio che trovasi in diretta corrispondenza colle Amministrazioni di tutti i giornali d'Italia e dell'estero, s'incarica di ricevere gli abbonamenti e le inserzioni pei medesimi a prezzo di tariffa, offrendo le maggiori guarentigie di puntualità ed esattezza.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

L' Amministrazione delle Strade Ferrate dell' Alta Italia rende noto che ha aperta una pubblica gara per l' affitto durante un triennio, ad incominciare dal giorno 1.° marzo 1883, dei locali ad uso CAFFÈ BUFFET nella Stazione di Sestri Levante, alle condizioni e patti risultanti da apposito e prestabilito Capitolato d' oneri visibile presso la Stazione di Sestri Levante e presso la 3.ª Divisione del Traffico delle Strade Ferrate suddette in Firenze.

Le schede di offerta dovranno essere trasmesse al Capo Traffico della Divisione suddetta non più tardi del giorno 8 gennaio p. v., giusta le indicazioni e nei modi stabiliti nell' apposito pubblico Avviso d' Asta.

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA

per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi

Si prevengono i signori Azionisti che a partire dal 1.° gennaio pross. si pagheranno L. 10.50 per ogni Azione liberata di L. 350, a titolo interessi del 6 per cento pel 2.° semestre dell' anno corrente, contro il ritiro della cedola numero 29.

I pagamenti saranno eseguiti:

a *Roma*, presso la sede della Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
a *Firene*, idem idem
a *Torino*, idem idem
a *Genova*, presso la Sede della Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
a *Milano*, idem idem
a *Vene ia*, idem idem
a *Napoli*, idem idem
a *Palermo*, idem idem
a *Livorno*, idem idem
a *Parigi*, presso i signori A. J. Stern e C.
a *Londra*, presso i signori Stern Brothers.
a *Berlino*, presso i signori Robert Warschauer e C.
a *Ginevra*, presso i signori Bonna e C.
a *Francoforte s/M*, presso il signor Jacob S. H. Stern.

Il pagamento all'estero verrà fatto al cambio che sarà successivamente indicato.

Roma, 13 dicembre 1882.

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE

STRADE FERRATE MERIDIONALI

SERVIZIO DEI TITOLI

XIII.ª ESTRAZIONE DELLE AZIONI.

eseguitasi in seduta pubblica il 15 Diecembre 1882, rimborsabili in L. 500, dal 1.° Gennaio 1883, verso esibizione delle Cartelle munite delle Cedole semestrali pei frutti non scaduti a partire dal giorno del rimborso. — Ogni possessore di Azione estratta riceverà la Cartella di godimento al portatore di cui all' articolo 54 degli Statuti Sociali.

TITOLI DA 1		TITOLI DA 5			TITOLI DA 10		
Numeri delle Azioni		Numeri delle Cartelle	Numeri delle Azioni		Numeri delle Cartelle	Numeri delle Azioni	
dal Num.	al Num.		dal Num.	al Num.		dal Num.	al Num.
7551	7560	4383	31911	31915	494	64931	04940
		4384	31916	31920	662	66611	66620
					1355	73541	73550
					1419	74181	74190
					2365	83641	83650
					3422	94211	94220
					3866	98651	98660
					3955	99541	99550
					4120	101191	101200
					4938	109371	109380
					6067	120661	120670
					6295	122941	122950
					7665	136641	136650
					11964	179631	179640
					12534	185331	185340
					13653	196521	196530

Firenze, 15 *dicembre* 1882.

LA DIREZIONE GENERALE.

NB. Presso l' Amministrazione centrale della Società e presso i Banchieri corrispondenti si trova l' elenco delle Azioni estratte precedentemente e non ancora rimborsate.

NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA

Società riunite FLORIO e RUBATTINO

Col 1° gennaio 1883, contro presentazione della cedola n. 3, saranno pagate dagli Stabilimenti e Case sotto indicate L. 25,50 per ogni azione, di cui L. 15 a valere come dividendo del 1° esercizio al 30 giugno p. p., e L. 10.50 per interessi del semestre al 31 corrente.

In *Roma, Firenze, Genova* e *Torino*, presso la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano,
» *Milano*, presso la Banca di Credito italiano.
» *Palermo*, presso i signori J. e V. Florio.
» *Ginevra*, presso i signori Bonna e C.
» *Neuchâtel*, presso i signori Pury e C.
» *Basilea*, presso i signori De Speyr e C.

Nelle piazze estere la valuta italiana sarà ragguagliata al cambio che giornalmente verrà indicato presso i singoli incaricati.

Roma, 15 *dicembre* 1882.

LA DIREZIONE GENERALE.

SOCIETÀ GENERALE IMMOBILIARE

di Lavori di Utilità Pubblica ed Agricola

Il Consiglio d'amministrazione avendo stabilito di convocare l'Assemblea generale ordinaria pel febbraio p. v., s'invitano i signori Azionisti a fare il deposito delle loro azioni a tenore dell'art. 39 degli Statuti, da oggi sino al giorno 9 gennaio p. v., o presso l'ufficio della Società situato in Roma, via due Macelli, 17, oppure in

Firenze }
Genova } presso la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
Torino }
Milano presso la Ditta Giulio Belinzaghi.
Venezia presso la Banca Veneta di Depositi e Conti correnti.
Parigi presso la Banque de Paris et des Pays-Bas.

L'articolo 39 degli Statuti prescrive che l'Assemblea Generale si compone dei cento più forti Azionisti, dei quali la lista è formata dal Consiglio d'Amministrazione un mese prima della convocazione dell'Assemblea. Se questi cento Azionisti più forti non riuniscono tra loro il decimo delle Azioni emesse, ne sarà aumentato il numero sino a che questa condizione venga compita.

Gli Azionisti inscritti sui registri della Società in seguito al deposito delle loro Azioni nella Cassa sociale un mese prima della formazione della lista, possono solo figurarvi.

Con altro avviso verrà ulteriormente comunicato il giorno indetto per l'Assemblea e le materie da trattarsi.

Roma, 9 *dicembre* 1882.

NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA

Società riunite FLORIO e RUBATTINO

Col 31 dicembre volgente anno le sottoindicate Casse sono incaricate di eseguire il pagamento della cedola n. 19, delle obbligazioni R. Rubattino e C. per iltrimestre d'interessi scadente in quello stesso giorno nell'importo di L. 15 in oro per le Obbligazioni tipo oro, e di L. 15 in valuta legale italiana per quelle create in questa ultima moneta:

in *Roma, Genova, Torino, Firenze,* presso la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano;
» *Id.* presso la Banca Generale;
» *Milano,* » la Banca di Credito Italiano;
» *Ginevra,* » i signori Bonna e Comp.;
» *Neuchâtel,* » i signori Pury e Comp.;

Il pagamento a Ginevra e a Neuchâtel delle L. 15 in moneta legale italiana, per le Obbligazioni create in tale speciale valuta, sarà fatto al cambio che verrà giornalmente indicato presso gli stessi signori Bonna e Comp., e Pury e Comp.

Roma, 15 *dicembre* 1882.

LA DIREZIONE GENERALE.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

VENDITA DI MATERIALI FUORI D'USO

Di conformità ad Avviso esposto al Pubblico nelle principali Stazioni e Città della Rete, si previene che l'Amministrazione dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione, mediante gara, di materiali fuori d'uso che si trovano depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA, PISTOIA e SAMPIERDARENA.

Chiunque desideri fare acquisto di una o più partite dei materiali stessi, potrà avere le necessarie informazioni e ritirare gli stampati necessari, rivolgendosi, da oggi a tutto il giorno **3 gennaio p. v. al più tardi**, ai Capi di Magazzini suindicati o delle Stazioni di GENOVA, BRESCIA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE.

Milano, 13 Dicembre 1882.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

TORINO, 1882

Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*

Via Finanze, 13.

ANNO XV. Mercoledì 27 dicembre 1882. N. 52.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, Via Finanze, 13 — Torino.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

ANNO XVI

Entrando nel sedicesimo anno di vita, il *Monitore* crederebbe mancare a sè stesso ed alla stima generalmente dimostratagli nella sua già lunga carriera, se si diffondesse in programmi e promesse altosonanti.

Il *Monitore* continuerà modesto e fiducioso nella sua strada, nella quale raccolse tante prove di stima e benevolenza da' suoi associati e lettori; cercando però con ogni mezzo di migliorare l' opera periodica a cui ha dedicato le sue cure, con tutto l' amore inspirato dai grandi interessi nazionali che intende trattare e propugnare.

Il *Monitore* continuerà a pubblicare i documenti ufficiali più importanti, a raccogliere notizie bene appurate e di generale interesse, tenendo dietro ai progressi delle arti e delle industrie più utili al paese, respingendo qualsiasi prevenzione o parzialità, non meno che qualsiasi polemica personale.

Spera così di meritarsi anche per l'avvenire la stima e la fiducia de' suoi lettori, a cui porge frattanto cordiali ringraziamenti ed augurii.

Essendo numerosissime le scadenze di fine d'anno, preghiamo vivamente i nostri cortesi associati a voler sollecitare la rinnovazione del loro abbonamento, rivolgendosi direttamente a quest' Amministrazione, mediante vaglia postale o biglietti di Banca in lettera raccomandata.

Preghiamo pure quei pochi, la cui associazione è scaduta, di volerci rimettere l'importo arretrato in un con quello per la rinnovazione.

L'Amministrazione.

LE STRADE FERRATE ITALIANE

nel 1881

(Continuazione. — V. num. 50).

L'ultima parte della Relazione statistica dell'on. Valsecchi si compone di alcuni *Cenni sui diversi Servizii delle reti principali*, che noi passeremo brevemente in rassegna.

Il cap. I, riguardante il Servizio di *Manutenzione e lavori*, comincia ad indicare i principali lavori compiuti od in corso, durante il 1881, *nel corpo stradale e nelle opere d' arte.*

Per le Ferrovie dell'Alta Italia, vanno specialmente notati: la ricostruzione del tratto della galleria di Combetta fra le Stazioni di Chiomonte e Salbertrand sulla linea Bussoleno-Modane, danneggiato da una frana caduta

il 10 maggio, e per la quale si è dovuto per parecchi giorni sospendere il passaggio dei treni nella detta località; e la ricostruzione di un tratto del rivestimento nella galleria di Exilles, lungo la linea medesima; il rinforzo delle impalcature meccaniche sul tronco Pisa-Spezia per renderlo atto al passaggio delle pesanti locomotive ad otto ruote accoppiate; il rinforzo del ponte-viadotto Cittadella sulla linea Mantova-Modena; e la ricostruzione in muratura del cavalcavia in legname, detto Niccolai, fra Pistoia e Serravalle presso il torrente Ombrone.

Si notano altresì la costruzione di un secondo binario fra i bivii Vallino e Zappata sulla linea Torino-Modane; l'allargamento dell'argine stradale per un secondo binario lungo il tronco Tortona-Voghera; e la costruzione di una nuova linea sussidiaria per i treni passeggeri fra Rivarolo e Sampierdarena.

È fatta pure menzione delle gettate di massi a difesa del pennello a mare presso la Stazione di Celle sulla linea Genova-Ventimiglia; del ripristino dell'argine ferroviario presso la Stazione di Cornigliano sulla linea stessa, danneggiato da mareggiate; e d'altri lavori di difesa alle sponde di fiumi e torrenti lungo le linee Milano-Peschiera, Genova Pisa ed Udine-Pontebba. E finalmente si nota il ricarico della massicciata lungo parecchie linee della rete, per una lunghezza complessiva di circa 200 chilometri. —

Per le Ferrovie Romane, si notano specialmente: il consolidamento delle opere d'arte lungo il fiume Cecina sulla linea Roma-Livorno, nonchè dell'argine stradale presso la Magliana, e delle frane delle Ripi e del Vallone sulla linea Asciano-Montepscali, ed altre sulla linea Firenze-Terontola. Venne poi allungata la trincea di Monte Gualandro, sulla linea Terontola-Foligno, nonchè rinforzata la trincea di Santa Maria di Colle, e restaurata la galleria del Magione.

A difesa dell'argine stradale in varii punti della linea Falconara-Foligno-Orte, vennero costrutte scogliere con grossi blocchi in alcuni torrenti, prolungando pure la scogliera alla sponda destra del Tevere presso il ponte d'Orte.

Furono pure eseguiti il rivestimento e la totale livellazione della galleria della Rossa; ed altre scogliere furono costrutte in più punti lungo la linea Chiusi-Roma, per difenderla dalle corrosioni del Tevere. Tra le varie opere di consolidamento sulla linea stessa, si nota la costruzione di un ponte provvisorio in legname sul fosso Rustico, in seguito alla piena che aveva asportata la travata, ponte ora sostituito con altro definitivo in ferro.

S'incominciarono poi i lavori di sterro ed interro per la sistemazione di una parte della rete stradale pel secondo binario fra Roma e Ciampino, sulla linea Roma-Napoli. Su questa linea vennero inoltre costrutti otto chiavicotti ed una chiavica coperta murata nella trincea di Marino, per facilitare lo scolo delle acque ed evitare la sommersione della Stazione di Ciampino e del binario tra Ciampino e Marino.

Inoltre, su tutte le linee fu provveduto allo spurgo dei fossi, ai ricarichi di massicciata, ed alla costruzione di stradelle laterali alla ferrovia, per togliere così dei passaggi a livello abusivi. —

Per le Meridionali, si notano principalmente i lavori della Stazione di Ancona, e le scogliere a difesa della ferrovia contro il mare nel tratto Falconara-Ancona e presso la Stazione di Taranto. Altre opere di difesa si continuarono sulle linee Pescara-Aquila, Foggia-Napoli e Foggia-Brindisi.

Sulla linea Bologna-Ancona si continuò la rinnovazione della massicciata, e si eseguirono opere a difesa del torrente Foglia presso Pesaro.

All'isolamento della ferrovia si provvide in parte colla piantagione di siepi e colla costruzione di tratti di muretti; e si cinsero poi con muri le Stazioni di Cesena, Castellaneta, Palagiano e Taranto.

Per l'alimentazione d'acqua delle locomotive, si costruì un rifornitore all'Ofantino sulla linea Bologna-Otranto, e si ultimarono i lavori per la condotta d'acqua alla Stazione di Castelcicala sulla linea Bari-Taranto. Altro rifornitore si costruì a Benevento, e grandi cisterne si costruirono presso le Stazioni di Bisceglie ed Ostuni sulla linea Adriatica. —

Per le Calabro-Sicule, si fecero consolidamenti di strada sulla linea del Jonio, si rinforzarono con scogliere alcuni ponti, si ricostruirono i ponti sul torrente Magliacane e sul Canalello, con spalle fondate ad aria compressa, e si eseguirono diverse altre opere di restauro ai manufatti danneggiati dalle piene.

Anche sulla diramazione di Cosenza si eseguirono parecchie opere di consolidamento della strada, con scogliere di difesa al ponte Esaro ed all'argine presso il torrente Settimo.

Sulla linea Eboli-Metaponto si compirono quasi del tutto le opere intese a difendere la ferrovia dalla caduta dei massi dai ripidi versanti nel tratto Romagnano-Bella Muro; e si fecero altre opere di consolidamento in più luoghi.

Sulle linee di Sicilia si consolidarono diversi rilevati e trincee nel tronco Villarosa-Licata; ed altri lavori di restauro si fecero a parecchi ponti sulla linea Messina-Siracusa. Si consolidarono pure alcuni rilevati fra Palermo e Porto Empedocle, e si iniziarono le importanti opere di consolidamento pei rilevati di Santa Caterina e Sant'Agata e per la trincea Vascelli.

Per provvedere alla chiusura della via e delle Stazioni, si costruirono muretti a secco ed in calce nei tratti Taranto-Catanzaro e Messina-Siracusa, e si cinsero di mura le Stazioni di Roseto e Buffaloria sulla linea Jonia, e quelle di Cerda, Cammarata e Caldare. —

Per le Fersovie Sarde, venne costrutto un acquedotto presso Musei, ed uno presso Sassari; furono allargate le trincee per l'ampliamento del piazzale della Stazione di Uras; e fu completata la massicciata delle linee del 1° periodo, e costruite cancellate e muretti di chiusura in diverse Stazioni. —

Rispetto alle *Stazioni e fabbricati*, si notano specialmente, per le Ferrovie dell'Alta Italia, le nuove Stazioni di Lissone fra Monza e Desio sulla linea Milano-Chiasso, e di Ponte-Serchio fra Pisa e Torre del Lago sulla linea Genova-Pisa. Si costruirono i nuovi fabbricati passeggierl nelle Stazioni di Brandizzo, Mapello, Cisano, Montegrotto, Monza e Lecco, con ampliamento dei piazzali per queste due ultime; e si compirono i lavori per la costruzione

della Dogana centrale di Milano in collegamento colla ferrovia.

Importanti lavori di sistemazione ed ampliamento si fecero in parecchie Stazioni, tra cui Venezia, Modena, Moncalieri e Sestri Ponente; a Torino P. N. si costruì una tettoia pel servizio telegrafico e di guardia alla cinta daziaria; e nella Stazione centrale di Milano si costruirono nuovi locali per deposito locomotive e pei manovratori allo Scalo di Porta Garibaldi, ed una tettoia all'uscita dal padiglione Reale.

Si provvide poi all'impianto di nuovi binarii in molte Stazioni, tra cui Busalla, Casale, Mortara, Vercelli, Novara, Varese, Pavia, Lodi e Treviglio; e si eseguirono radicali ristauri alle Stazioni di Desenzano, Mantova, Parma e Pinerolo. La Stazione di Pavia venne munita di tettoia sui binarii dei viaggiatori, e nelle Stazioni di Monza, Pistoia e Novi si costruirono tettoie per il parco locomotive e vagoni.

Alla Stazione di Rho si eseguirono le opere necessarie al servizio di *smistamento* dei treni; si ampliarono i locali pel servizio merci a piccola velocità nelle Stazioni di Pegli, Acqui, Pordenone, nonchè lo Scalo merci alle Stazioni di Cuneo e di Milano P. Ticinese. In molte Stazioni della rete si praticarono inoltre importanti lavori e miglioramenti ai locali ad uso dormitorio dei macchinisti e fuochisti, nonchè alle latrine pel pubblico.

Si provvide pure al completamento della chiusura della Stazione di Sampierdarena, alla chiusura con cancellate di ferro al piazzale della Stazione centrale di Milano, ed alla costruzione di un muro di cinta alla Stazione di Torino P. N., dal lato del cavalcavia Sommeiller. —

Per le Ferrovie Romane, venne impiantata una nuova Stazione nella località detta Allerona; a Livorno si fecero lavori per la nuova Stazione a S. Marco; e nuove Stazioni, in sostituzione delle provvisorie divenute insufficienti, vennero erette a Cascina sulla linea Firenze-Livorno, ad Albenga sulla linea Maremmana, ad Asciano e Monte Amiata sulla linea Empoli-Asciano-Montepescali, a Castiglione Teverino sulla linea Chiusi-Roma, ed a Montoro sulla linea di Avellino.

Lavori d'ampliamento e completamento vennero eseguiti alla Stazione di Pisa, a quella d'Ellera sulla linea Terontola-Foligno, ed a quelle di Segni e Pofi sulla linea Roma-Napoli; furono restaurati i fabbricati alle Stazioni di Teano ed Aquino sulla stessa linea Roma-Napoli, sistemati i piazzali ed aggiunti binarii a parecchie altre. Alla Stazione di Orvieto fu costruito un dormitorio pel personale di scorta ai treni, e nuove latrine a varie altre Stazioni. Così pure si costruirono piani caricatori alle Stazioni di Campiglia, Poggibonsi, Acerra, San Quirico ed Avellino.

Alla Stazione di Roma si è lavorato alla modificazione del grande atrio, e sistemato il piazzale esterno; costruito in parte il sottopassaggio di Santa Bibiana, e costruiti due nuovi capannoni per la Stazione a merci. Vennero anche sistemati i piazzali allo Scalo merci a grande e piccola velocità, ed ultimata la sistemazione delle officine nella rimessa delle locomotive.

Pei bisogni della trazione, fu costruito un nuovo capannone a Firenze, Porta al Prato, e compiuti altri lavori in corso, colla costruzione dei relativi piazzali esterni.

Alla Stazione di Napoli fu rinnovata la copertura del vestibolo arrivi, nonchè del locale destinato a *buffet*, restaurato il deposito locomotive, ed altre riparazioni alla sala d'aspetto di 3ª classe.

Sulle varie linee, e specialmente sulla Roma-Napoli, furono poi costruite case cantoniere e casotti da guardiano.—

Per le Ferrovie Meridionali, si costruì un magazzino per le merci alla Stazione di Pratola Peligna, ed ampliata la Stazione di Torino di Sangro. Presso la Stazione di Benevento, sulla linea Foggia-Napoli, fu costruita una casa pegli agenti ivi addetti, ed altra simile alla Stazione di Pianerottolo sulla stessa linea.

Alla Stazione centrale di Napoli si fecero importanti ristauri, nonchè l'apertura del portico del fabbricato viaggiatori verso il corso Garibaldi; ed a sud-est della vecchia Stazione di Castellammare si aggiunsero alcuni locali per uso della manutenzione. —

Per le Calabro-Sicule, stante l'aumentato traffico, si fecero diversi lavori di ampliamento e miglioramento nelle officine e nei magazzini in parecchie Stazioni sulle linee Taranto-Reggio, Eboli-Metaponto, e su quelle di Caltanissetta, Serradifalco e Licata in Sicilia.

Presso la Stazione di Cerda venne costruita una casa di guardia. —

Per le Ferrovie Sarde, si aprì la nuova Stazione di Oristano; a San Gavino venne costrutto un locale ad uso Caffè; a Macomer una condotta d'acqua, lunga 4 chilometri, pel rifornitore, ed un piano caricatore pel bestiame. Altro piano caricatore pel bestiame venne ultimato a Cagliari, e si cominciarono i lavori per le tettoie di deposito di legnami e ferramenta della Compagnia.

A Sassari pure venne eseguita una condotta d'acqua; e la nuova Stazione di Chilivani fu quasi ultimata. Altre Stazioni vennero riparate, nonchè le case cantoniere lungo i diversi tronchi. —

Per quanto poi riguarda l'*Armamento* delle nostre strade ferrate in generale, si riportano nel seguente prospetto, per le singole reti principali, le lunghezze di binarii armati in acciaio alla fine degli anni 1880 e 1881, confermandosi anche per quest' ultimo anno gli ottimi risultati ottenuti coll'applicazione del sistema delle rotaie d'acciaio a giunto sospeso.

RETI	Lunghezza assoluta delle vie di corsa alla fine del 1881	Lunghezza dei binarii in acciaio alla fine del		Aumento nel 1881	Proporzione per cento dei binarii in acciaio
		1880	1881		
Alta Italia . Chil.	4,030.879	1,767.690	2,042.059	274.369	51
Romane . . »	1,770.656	482.142	737.588	255.367	42
Meridionali . »	1,490.782	225.362	319.585	94.227	21
Calabro-Sicule »	1,332.462	65.670	106.857	40.667	8
Sarde . . . . »	358.089	»	8.097	8.057	2
Totali e medie	9,012.868	2,540.862	3,213.602	672.741	36

(Continua).

PRODOTTI FERROVIARII MENSILI

(Settembre 1882).

Dalla Direzione generale delle Strade ferrate presso il Ministero dei lavori pubblici abbiamo in questi giorni ricevuto il prospetto dei prodotti del mese di settembre 1882, confrontati con quelli del settembre 1881, ed in relazione ai precedenti (*).

Il prodotto generale del settembre 1882 ascese a lire 16,439,496, costituito come segue:

Viaggiatori	L.	8,024,323
Bagagli	»	317,726
Merci a grande velocità	»	1,409,839
Id. a piccola velocità	»	6,617,029
Prodotti diversi	»	70,579
Totale	L.	16,439,496

Tale prodotto va poi ripartito come segue:

			1882		1881
Ferrovie dello Stato	Alta Italia	L.	8,264,889	L.	9,891,545
	Romane	»	2,690,644	»	2,759,676
	Calab.-Sic.	»	1,220,715	»	1,007,516
» di Società esercìte dallo Stato		»	1,514,905	»	1,812,050
» Meridionali		»	2,248,085	»	2,216,912
» Venete		»	74,710	»	117,952
» Sarde		»	113,250	»	139,162
Ferrovie diverse		»	312,298	»	326,258
	Totale	L.	16,439,496	L.	18,271,080

Si ebbe dunque nel settembre 1882 una diminuzione di L. 1,831,584 in confronte del 1881. — Diminuirono: le Ferrovie dell'Alta Italia di L. 1,686,656; le Ferrovie di Società esercìte dallo Stato di L. 297,154; le Romane di L. 69,052; le Venete di L. 43,242; le Sarde di L. 25.942; e le Ferrovie diverse di L. 13,900. — Aumentarono invece: le Calabro-Sicule di L. 213,199; e le Meridionali di L. 31,173.

I prodotti poi dal 1° gennaio a tutto settembre 1882, confrontati con quelli dell'eguale periodo del 1881, furono i seguenti:

			1882		1881
Ferrovie dello Stato	Alta Italia	L.	70,529,003	L.	70,083,971
	Romane	»	23,555,089	»	24,065,188
	Calab.-Sic.	»	8,778,897	»	8,356,758
» di Società esercìte dallo Stato		»	13,201,572	»	13,101,012
» Meridionali		»	17,884,696	»	18,074,247
» Venete		»	775,945	»	725,655
» Sarde		»	1,053,775	»	1,076,740
Ferrovie diverse		»	2,331,274	»	2,033,190
	Totale	L.	138,110,251	L.	137,515,761

Si ebbe dunque, nel suddetto periodo del 1882, un aumento di L. 594,480 in confronto del 1881. — Aumentarono: le Ferrovie dell'Alta Italia di L. 445,032; le Calabro-Sicule di L. 422,139; le Ferrovie diverse di L. 298,084; le Ferrovie di Società esercìte dallo Stato di L. 101,560; le Venete di L. 50,290. — Diminuirono invece: le Romane di L. 510,699; le Meridionali di L. 183,551; e le Sarde di L. 22,965. —

Devesi qui notare che la lunghezza totale delle linee in esercizio, che nel settembre 1881 era di chil. 8,950, nel settembre 1882 ascese a chil. 9,139, essendosi nello stesso mese aggiunti ai chil. 9,088, ch'erano nel mese precedente, altri chil. 51 pel tronco Stradella-Garlasco, della rete della Lombardia e dell'Italia centrale. — E la lunghezza media, che nel settembre 1881 era di chil. 8,794, nel settembre 1882 ascendeva invece a chil. 8,978. —

Il prodotto chilometrico delle diverse linee in esercizio nel settembre 1882, confrontato con quello del 1881, fu il seguente:

			1882		1881
Ferrovie dello Stato	Alta Italia	L.	3,143	L.	3,788
	Romane	»	1,594	»	1,640
	Calabro-Sicule	»	908	»	762
» di Società esercìte dallo Stato		»	1,620	»	1,938
» Meridionali		»	1,419	»	1,514
» Venete		»	545	»	860
» Sarde		»	291	»	357
Ferrovie diverse		»	952	»	994
	Media complessiva	L.	1,820	L.	2,060

Si ebbe dunque nel settembre 1882 una diminuzione di L. 240 in confronto del 1881. — Diminuirono: le Ferrovie dell'Alta Italia di L. 645; le Venete di L. 315; le Meridionali di L. 96; le Sarde di L. 65; le Romane di L. 48; e le Ferrovie diverse di L. 42. — Aumentarono invece: le Ferrovie di Società esercite dallo Stato di L. 318; e le Calabro-Sicule di L. 148.

Finalmente il prodotto chilometrico dal 1° gennaio a tutto settembre 1882, confrontato con quello dell'eguale periodo del 1881, fu il seguente:

			1882		1881
Ferrovie dello Stato	Alta Italia	L.	26,991	L.	26,841
	Romane	»	13,979	»	14,307
	Calabro-Sicule	»	6,536	»	6,438
» di Società esercìte dallo Stato		»	14,119	»	14,010
» Meridionali		»	11,553	»	12,447
» Venete		»	5,663	»	5,296
» Sarde		»	2,708	»	2,811
Ferrovie diverse		»	7,107	»	6,868
	Media complessiva	L.	15,383	L.	15,637

Si ebbe dunque, nel suddetto periodo del 1882, una diminuzionedi L. 254 in confronto del 1881. — Diminuirono: le Meridionali di L. 894; le Romane di L. 328; le Ferrovie dell'Alta Italia di L. 150; le Sarde di L. 103; e le Calabro-Sicule di L. 98. — Aumentarono invece: le Venete di lire 367; le Ferrovie diverse di L. 239; e le Ferrovie di Società esercite dallo Stato di L. 109.

(*) V. *Monitore*, N. 48 a. c.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Il 22 corrente si è chiusa in Torino la già annunciata riunione dei delegati delle principali Amministrazioni ferroviarie italiane per la discussione di varii argomenti relativi al materiale mobile.

Dopo parecchie sedute, i delegati sottoscrissero apposito verbale, che venne tosto rassegnato all'Autorità superiore.

><

Pel giorno 31 corrente, il Ministero dei lavori pubblici ha autorizzato l'apertura al pubblico servizio del tronco di ferrovia da Mortara a Garlasco, della linea Vercelli-Mortara-Broni.

Di questa linea resta da aprire all'esercizio il solo tronco da Robbio a Vercelli, che avrebbe potuto essere ultimato contemporaneamente al sovraindicato, se la stagione non si fosse mantenuta costantemente contraria al compimento dei relativi lavori. Si spera però che anche l'apertura di quest'ultimo tronco non sarà ritardata al di là del prossimo gennaio.

><

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha autorizzata l'apertura di una gara fra le Ditte nazionali per l'acquisto di 12 carrozze di 2ª classe e 12 di 3ª delle quali ultime 8 con bagagliaio e 4 senza, da servire pei treni economici. I termini di consegna sono stabiliti rispettivamente al 1° aprile 1883 per le prime, ed al 1° maggio successivo per le seconde.

><

Ci si informa che, in seguito ad osservazioni ed assaggi fatti alla spalla destra del ponte sul Po a Borgoforte ed alla pila n. 2, prossima a quella che fu abbattuta dalla corrente, è sorto dubbio sulla loro stabilità; imperocchè il fiume continua a battere la golena di destra, già in buona parte corrosa, e non sarebbe quindi improbabile che all'evenienza di qualche nuova piena, tanto la pila, che la spalla venissero scalzate.

Per ovviare a tale pericolo, l'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia avrebbe già disposto perchè la spalla e pila predette siano munite di una abbondante gettata di grossi massi, colla quale sperasi di poter garantirle da ogni minaccia.

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici, chiamato a pronunciarsi su uno schema di Convenzione sottoposto alla superiore approvazione dall'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia, e relativo alle concessioni da farsi ai costruttori navali di impiantare, lungo la Riviera Ligure occidentale, gli scafi delle navi ad una distanza dalla ferrovia minore di quella prescritta dalla legge sui lavori pubblici (e ciò in seguito alle istanze a tale uopo avanzate dai costruttori stessi), ha ritenuto il proposto schema di Convenzione meritevole della superiore approvazione ed applicabilità in tutti i casi in cui venga conosciuta la impossibilità di mantenere la distanza stabilita dalla legge.

Secondo lo schema di Convenzione approvato, l'estremità della chiglia di prora dovrà distare non meno di 3 metri dalla più prossima rotaia.

><

Altra volta abbiamo accennato alla deliberazione della Provincia di Bologna di anticipare la spesa necessaria alla costruzione del 1° tronco della ferrovia Bologna-Verona, compreso fra S. Felice e Bologna. Ora siamo informati che il Ministero dei lavori pubblici ha dato incarico all'ingegnere-capo del Genio civile di Bologna di staccare dal progetto complessivo della linea, fatto studiare dalla predetta Provincia, la parte corrispondente al preindicato tronco, per formarne un progetto di appalto da mettere all'asta a cura dello Stato.

><

Ci scrivono da Cuneo che quella Camera di commercio ha fatto voti al Governo affinchè sia dato mano al più presto possibile ai lavori di costruzione del tronco da Cuneo a San Dalmazzo, della linea Cuneo-Ventimiglia, già appaltato al sig. Vauterelet. La detta Camera fu spinta a ciò per porre un argine, almeno in parte, all'emigrazione dei contadini, che, massime nella corrente stagione invernale, ha assunto proporzioni piuttosto allarmanti.

><

Ci scrivono da Roma che sono già in corso gli atti per l'approvazione della concessione della costruzione e dell'esercizio delle seguenti linee:

a) Dogliani-Monchiero;
b) Fano-Santa Barbara.

La prima di queste linee verrà concessa al Comune di Dogliani, ed il Governo accorderà per la medesima un sussidio annuo di L. 1,000 al chilometro per la durata di 35 anni. La strada dovrà essere costruita a sezione ordinaria, giusta il progetto degli ing. Schellino e Soldati, ed i relativi lavori dovrannno essere compiuti entro due anni. Per la costruzione della linea sarà adottato il tipo 3ª delle ferrovie economiche, quale fu proposto dalla Commissione governativa che ha studiato i sistemi da adottarsi nell'esecuzione delle ferrovie complementari.

Lungo la linea, sono progettate due Stazioni: una a Dogliani, e l'altra a Monchiero, ed una fermata a Mezzastrada.

La spesa preventivata ammonta a L. 570,000 per una lunghezza di strada di m. 5,200, ossia circa L. 110,000 al chilometro in media.

La nuova strada ha lo scopo precipuo di conservare a Dogliani l'importante suo mercato delle uve e dei vini.

La seconda delle predette linee fa parte della ferrovia Metaurense da Fano ad Urbino, e verrà concessa al Consorzio appositamente costituitosi fra gli enti morali interessati.

La linea è lunga 38 chilometri, e la spesa preventivata rileva a L. 1,980,000. Essa fu già inscritta fra le linee della 4ª categoria, epperò il Governo concorrerà nella spesa per 6|10 del totale, giusta l'articolo 11 della legge sulle ferrovie complementari.

Il progetto fu studiato dall'ing. Torricelli, il quale ha proposto lo scartamento ordinario e l'adozione del tipo 3ª delle ferrovie economiche.

Lungo la linea sono proposte le seguenti Stazioni: Fano, Calcinelli, Coccorana, Fossombrone, Tavernelle, Talmazzo, Canavaccio e Santa Barbara.

Sappiamo che nella Convenzione di concessione sarà fatto obbligo al Consorzio concessionario di provvedere in seguito alla congiunzione della linea con quella da Fabriano a Sant'Arcangelo, inscritta tra le ferrovie della 3ª categoria,

><

Ci scrivono dalla Sardegna che finalmente sono per giungere a termine le pratiche per la costruzione di una tramvia a vapore da Sorso a Portotorres.

La riuscita di questa tramvia si deve quasi esclusivamente all' attività del cav. ing. Polese, la cui competenza in materia ferroviaria è ben nota, essendo egli stato per molti anni Direttore dell'esercizio nelle Strade ferrate Sarde in momenti assai difficili.

La Provincia ed i Comuni concorrono volonterosi per le spese di questo genere di comunicazione, che per la prima volta si introduce in Sardegna.

Anzi è da augurare che l'esempio venga seguito al più presto da altri Comuni, allo scopo di collegare colla rete delle Ferrovie ordinarie tutta quella parte dell'isola, che, a causa del tracciato seguito nella costruzione, è oggi priva dei vantaggi della strada ferrata Cagliari-Portotorres.

Basta gittare uno sguardo sulla carta geografica dell'isola per vedere quanto vasto sia il territorio che resta ad oriente dell'arteria principale. Questo territorio è in gran parte ubertosissimo, e quindi potrebbe coi suoi prodotti riescire di vantaggio anche alla linea ferroviaria principale, qualora i mezzi di trasporta venissero facilitati con linee economiche di diramazione.

Noi auguriamo quindi alla Sardegna che, compiuta l'impresa ora assunta dal sig. cav. Polese, essa serva d'esempio per altre consimili.

><

Il Consiglio di Stato, in sua recente adunanza, ha approvato il progetto di appalto di un tronco della ferrovia da Caianello ad Isernia, compreso fra le progressive 15.711 e 21.500, della lunghezza di m. 5,789 e dell'importo complessivo di L. 690,000, di cui L. 520,000 a base d'asta, e L. 170,000 a disposizione dell'Amministrazione governativa per espropriazioni, imprevisti, ecc.

><

Dall'Ufficio del Genio civile di Ravenna si è compiuto e presentato alla superiore approvazione il progetto di appalto per l'armamento dei tronchi Ravenna-Bevano e Bevano-Cervia, della ferrovia di 3ª categoria Ferrara-Ravenna-Rimini. La spesa totale prevista per la fornitura di che trattasi ammonta a L. 528,000, delle quali L. 503,000 a base d'asta, e L. 25,000 per imprevisti.

><

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha sottoposto all'approvazione superiore il progetto definitivo di Convenzione-regolamento per il servizio cumulativo ferroviario marittimo. Nel progetto di Convenzione sono stabilite le basi di tariffa da adottarsi, tanto per viaggiatori e merci a grande velocità, quanto per le merci a piccola velocità.

><

Sappiamo che la suddetta Amministrazione, su domanda del Comune di Bressana-Argine, ha date disposizioni perchè la Stazione omonima sia ammessa alla vendita dei biglietti di andata e ritorno per quelle di Broni e Stradella.

><

Il Consiglio di Stato, in sua recente adunanza, ha preso le seguenti deliberazioni sopra affari ferroviarii.

Ha opinato che possa essere approvata la spesa di lire 120,000 per maggiori lavori occorrenti alla costruzione del tronco di ferrovia da Trivio a Campo, della linea di 2ª categoria Sondrio-Colico-Chiavenna;

Ritenne che possa approvarsi la proposta di affidare alla Impresa Martire i maggiori lavori occorrenti per la costruzione del tronco Roccasecca-Arce, della ferrovia Avezzano-Roccasecca, la cui spesa è calcolata in L. 222,800.

><

Sunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 18 al 23 dicembre 1882.

Furono, tra gli altri, approvati i progetti riflettenti:

La costruzione del tronco Villafranca-Filattiera, della ferrovia Parma-Spezia;

L'ampliamento della Stazione di Ponte San Pietro, nella ferrovia Bergamo-Lecco, per l'innesto della nuova ferrovia Ponte San Pietro-Seregno;

La sistemazione e l'armamento del piazzale della Stazione di Giulianova, nella ferrovia Giulianova-Teramo;

L'impianto di un rifornitore, con relativa condotta di acqua, alla Stazione di Piediluco, lungo la ferrovia Terni-Rieti;

La costruzione di un ponte in muratura sulla Scrivia, lungo la strada comunale obbligatoria Arquata-Vignole-Varinella, in provincia di Alessandria;

L'aggiunta di nuovi locali ad uso dell' Amministrazione centrale dei tabacchi, nell'edificio del Palazzo delle finanze in Roma;

I lavori di restauro, rialzo e rinforzo dei muraglioni del canale Battaglia attraverso la borgata omonima, in provincia di Padova;

Il riassettamento dell'arginatura destra di Adige, compresa nel circondario idraulico di Rovigo;

Ed i lavori di riparazione alle arginature del Canal Bianco, dallo Scortico al sostegno del Bosaro, in provincia di Rovigo.

Furono anche approvati:

Un progetto di massima per una ferrovia economica dalla Stazione internazionale di Luino a quella di Varese;

Ed altro progetto di massima per una ferrovia economica da Torino per Chieri a Piovà e Casale.

Notizie Ferroviarie Italiane

Esercizio provvisorio governativo. — Il progetto di legge per la proroga dell'esercizio provvisorio governativo delle ferrovie dell'Alta Italia e Romane pel 1883, approvato dalla Camera dei deputati, come fu annunciato, venne pure approvato dal Senato, senza discussione, nella seduta del 22 corrente.

Ed allo scrutinio segreto ebbe voti favorevoli 69, contrarii 2.

Ferrovie Romane. — La *Gazzetta Ufficiale* del 21 corrente ha pubblicato il seguente R. Decreto del 10 mese stesso, controfirmato dai ministri Magliani e Zanardelli:

Vista la legge 8 marzo 1874, n. 1834 (serie 2ª), sulle conversioni in rendita consolidata 5 per 100 dei debiti redimibili dello Stato;

Vista la legge 29 gennaio 1880, n. 5249 (serie 3ª), che approvò le Convenzioni di riscatto delle Ferrovie Romane, in forza della quale le Obbligazioni comuni della già So-

cietà delle Ferrovie suddette divennero debito dello Stato, in conseguenza di che la precitata legge dell'8 marzo 1874 è applicabile anche a questi titoli;

Ritenuto che, nel periodo decorso dal 4 luglio a tutto il mese di novembre 1882, furono presentati all'Amministrazione del Debito pubblico per la conversione n. 6,356 titoli di debiti redimibili per una complessiva annua rendita di L. 102,295, dei quali 4 con decorrenza dal 1° gennaio 1882, 698 dal 1° aprile, 5,649 dal 1° luglio, e 5 dal 1° ottobre detto anno; e che in correspettivo dei medesimi fu assegnata una eguale rendita consolidata 5 p. 100 di L. 102,295, di cui con decorrenza dal 1° gennaio 1882 per L. 60, dal 1° luglio detto anno per L. 102,140, e dal 1° gennaio 1883 per le restanti L. 95, oltre alla corresponsione alle parti dei convenuti prorata di interessi sulla differenza di godimento fra le rendite redimibili cedute allo Stato e la rendita consolidata 5 per 100 attribuita in cambio, i quali protata ammontano alla complessiva somma lorda di L. 4,373.75;

Visto l'unito prospetto di liquidazione, firmato d'ordine nostro dal Ministro del tesoro;

Ritenuto che occorre provvedere alle corrispondenti variazioni nel bilancio definitivo della spesa del tesoro per l'anno 1882, in aumento al capitolo 106 ed in diminuzione ai capitoli 7 e 8;

Sulla proposta del nostro Ministro segretario di Stato per gli affari delle finanze, *interim* del tesoro,

Abbiamo decretato e decretiamo quanto segue:

Art. 1. La Direzione generale del Debito pubblico è autorizzata a ritirare ed annullare, tenendone vivi i numeri d'iscrizione, i seguenti titoli di debiti redimibili, stati presentati per la conversione in rendita consolidata 5 per 100, cioè:

N.	695	Obbligazioni del Prestito ex-pontificio 1866 (Blount) 5 per 100, delle quali 693 con decorrenza dal 1° aprile 1882, e le altre due dal 1° ottobre 1882, per la complessiva annua rendita di L.	17,375
»	6	Obbligazioni della Ferrovia Vittorio Emanuele 3 per 100, delle quali 5 con decorrenza dal 1° aprile 1882, e una dal 1° ottobre 1882, per la complessiva annua rendita di . . . . »	90
»	5,651	Obbligazioni comuni delle Ferrovie Romane, delle quali 4 con decorrenza dal 1° gennaio 1882, e le restanti 5,647 con decorrenza dal 1° luglio 1882, per la complessiva annua rendita di . . . »	84,765
»	2	Obbligazioni della Ferrovia di Cuneo, 5 e 3 per 100, con decorrenza dal 1° luglio 1882, per la complessiva annua rendita di »	35
»	2	Obbligazioni del Prestito ex-pontificio 1860-1864 5 per 100, con decorrenza dal 1° ottobre 1882, per la complessiva annua rendita di . . . . »	30
N.	6,256		L. 102,295

Art. 2. In cambio della rendita rappresentata dai titoli redimibili designati nell'articolo precedente, sarà inscritta nel Gran Libro del Debito pubblico, in aumento al Consolidato 5 per 100, la rendita di L. 102,295, con decorrenza dal 1° gennaio 1883.

Art. 3. Il fondo stanziato al capitolo 106 del bilancio definitivo della spesa del Tesoro per l'anno 1882 sarà aumentato della somma di L. 55,503.75 per prorata d'interessi convenuti con le parti, dalla decorrenza della rendita assegnata in cambio fino a tutto dicembre 1882.

Art. 4. Il fondo stanziato al capitolo 7, art. 11, del bilancio definitivo della spesa per il Tesoro dell'anno 1882 sarà diminuito di L. 8,662.50, per la competenza lorda del semestre al 1° ottobre 1882 per le 693 Obbligazioni del Prestito ex-pontificio 1866 (Blount).

Il fondo stanziato al detto capitolo, art. 15, del detto bilancio, sarà diminuito di L. 37 50 per il semestre al 1° ottobre 1882, per le 5 Obbligazioni della Ferrovia Vittorio Emanuele.

Il fondo stanziato al capitolo 8, articolo 19, del detto bilancio, sarà diminuito di L. 42,412.50 per la competenza lorda dei semestri al 1° luglio 1882 e 1° gennaio 1883 per 4 Obbligazioni comuni delle Ferrovie Romane, e del semestre al 1° gennaio 1883 per le altre 5,647 Obbligazioni della specie.

Tramvia Novi-Ovada. — La Direzione dell'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia annuncia che, in seguito ad apposita Convenzione coll'Amministrazione della *tramvia* Novi-Ovada, stata debitamente approvata dal Consiglio di amministrazione, a cominciare dal 1° gennaio p. v., sarà attuato un servizio di corrispondenza per le merci a grande ed a piccola velocità, nonchè pel numerario e preziosi, colle Stazioni della detta *tramvia*, a mezzo di quella di Novi.

Tale servizio, esteso tanto alle merci in destinazione, quanto a quelle in provenienza della *tramvia* Novi-Ovada, sarà fatto sotto l'osservanza delle disposizioni all'uopo impartite.

Ferrovia di Superga. — Affine di ottenerne la concessione per la ferrovia di Superga, si è costituita una Società col capitale di un milione, formato da 2,000 Azioni di L. 500, di cui la metà venne sottoscritta dai promotori.

Il Comitato promotore invita alla sottoscrizione pubblica delle rimanenti Azioni presso la Banca Industria e Commercio, via Alfieri, n. 9, in Torino.

Il detto Comitato è così composto: Ing. comm. Luigi Ranco, senatore del Regno — Barone comm. Paolo Mazzonis — Cav. Carlo Costa — Cav. Camillo Lanza — Avv. cav. Ettore Chiaramella — Sig. Luigi Boasso — Ing. comm. Tommaso Agudio.

Le Ferrovie ed i giornali. — Allo scopo di agevolare fra le varie città d'Italia il mutuo invio dei giornali, le Amministrazioni delle varie Strade ferrate italiane hanno stabilito pel trasporto dei giornali una speciale tariffa di cent. 15 per ogni chilog. o frazione di chilog., qualunque sia la distanza fra la Stazione mittente o ricevente, salva la tassa minima di cent. 40 per ogni spedizione e più la tassa di bollo di cent 5.

La detta tariffa sarà applicata al trasporto di tutti quei giornali, le Amministrazioni dei quali ne faranno domanda alle Direzioni delle strade ferrate, mediante una dichiarazione conformemente redatta.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Leggesi nella *Gazzetta Ticinese* del 20:

La ferrovia del Gottardo ha vinto in questi ultimi giorni, devesi riconoscerlo, una nuova prova. Malgrado l'alta neve caduta in questi ultimi giorni, e che nelle località elevate della linea superò il metro di altezza, il servizio potè essere continuato, non solo senza interruzione, ma anche senza straordinarii ritardi. Dove non agiva lo scaccia-nevi, si impiegarono centinaia di braccia per tenere aperta questa strada del commercio mondiale, ed il risultato corrispose all'attesa.

Solo i semafori non fecero buona prova colla neve, e si ha ormai acquistata la convinzione che non possono giovare pel servizio d'inverno. Dopo l'apertura della linea di Pino, il movimento su questa ferrovia è cresciuto in modo che ormai non passa ora che non si oda il fischio della ferrovia, che non si scorga un lunghissimo treno di mercanzia correre sui binarii.

— Il movimento sulla linea della ferrovia del Gottardo durante il mese di novembre u. s. (250 chilometri) fu il seguente: Passaggieri trasportati 62,000, introito fr. 305,000 merce trasportata tonn. 35,640, introito fr. 565,000. Introito complessivo fr. 870,000, ossia fr. 3,480 (novembre 1881: fr. 852.49) in media per chilometro.

Le spese complessive del mese di novembre, dedotti gli introiti per affitti, ecc., essendo state di fr: 385,000, ossia

per chilometro di fr. 1540, si viene ad avere per il mese di novembre p. p. un maggior introito sulle spese dell'esercizio di fr. 485,000.

Ferrovie svizzere. — Il sig. Bridel, ingegnere in capo della Ferrovia del Gottardo, è stato nominato membro delle Ferrovie bernesi del Giura, al posto del dimissionario signor Giulio Granjean. Il signor Bridel entrerà nelle sue nuove funzioni col nuovo anno.

Ferrovie franco-svizzere. — Da una corrispondenza di Ginevra al *Journal des Dèbats* togliamo quanto segue:

Si comincia ad essere inquieti a proposito delle ferrovie. I giornali tedeschi apersero una campagna a favore dell'annessione del Gottardo alla rete germanica. Nulla in ciò di straordinario; ma ciò che sorprende si è, che v'abbiano giornali in Isvizzera i quali approvino questa annessione.

Sembra, d'altra parte, che le Autorità federali abbiano un debole per il Gottardo. La Svizzera francese e la Francia stessa vanno a soffrirne. Con decreto del 3 novembre p. p. il Consiglio federale — che, per altro, era nel suo diritto — ordinò la soppressione della tariffa generale di esportazione e di transito a p. v., n. 442, stabilita fra le Compagnie Parigi-Lione-Mediterraneo, della Svizzera occidentale, del Giura-Berna-Lucerna e la Centrale.

Questa tariffa si applica ai trasporti, fra Marsiglia, Tolone, Cette e via discorrendo, e parecchie Stazioni svizzere, di varie mercanzie, come cascami di seta, caffè, zucchero, frutta, canapa, cotone, olii, pesci, zolfo, tabacco, ecc. I Cantoni romanzi e alcuni del centro ci guadagnano una riduzione dal 20 al 25 0[0 nei prezzi di trasporto.

Ma perchè il Consiglio federale decretò questa soppressione? Non si sa; le ragioni allegate sono meschine (?). Perciò la Compagnia dell'Ovest-Svizzero, già colpita dall'apertura del Gottardo, ed ora particolarmente lesa dalla soppressione, inoltrò una petizione alle Camere, chiedendo uguale trattamento per tutte le linee internazionali, e che non si sacrifichi ad una Compagnia privilegiata (?) l'interesse commerciale di gran parte del paese.

Infatti, quelle misura toglierebbe all'Ovest-Svizzero quasi tutto il suo traffico con Marsiglia e cogli altri porti francesi del Mediterraneo. Le merci, che ne provengono, prenderebbero la linea Genova-Gottardo, e ne risulterebbe un considerevole rincarimento. Vi è dunque luogo a sperare che le Camere esaudiranno la petizione e sconfesseranno il Consiglio federale.

Ferrovia del Sempione. — Il Consiglio generale della Senna, adottando le conclusioni del rapporto officiale presentato dal signor Amedeo Marteau sul Gottardo, emise il 16 corr. il voto che il Governo spinga attivamente la esecuzione di un nuovo passaggio attraverso le Alpi per il Sempione, affine di mettere un termine alla sostituzione dell'industria tedesca all'industria francese in Italia.

Parecchi deputati poi (al dire di varii giornali francesi) hanno risolto di prendere l'iniziativa della proposta di una legge per il traforo del Sempione.

Ferrovie tedesche. — Lo Stato-Maggiore generale germanico ha preso in considerazione un progetto di linee ferroviarie strategiche d'allacciamento per il più sollecito dislocamento di truppe verso il confine orientale, approvando intanto subito la costruzione d'una linea nuova nella Prussia Baltica fino alla Bosnania. I giornali non ne precisano tuttavia nè la direzione generale, nè i punti di congiunzione colle ferrovie esistenti.

Si sa soltanto che questa linea è destinata a controbilanciare il vantaggio che la Russia sarebbe per ricavare dal servizio delle nuove linee in costruzione su tutta la vasta regione che si estende dall'alto Dniester alla Vistola, al Niemen sino alla Duna, e che le faciliterebbero il trasporto di enormi masse di truppe stanziate nel centro e nelle regioni iperboree.

Ferrovia dell'Imalaia. — Questa catena di monti, che è il nucleo centrale di tutta l'Asia, le più alte cime che si conoscano, è stata anch'essa superata dalla vaporiera, per opera dell'Inghilterra.

La sua giogaia semicircolare si estende da 79° e 90° di longitudine, e fra 28° e 31° di latitudine.

Molte cime si spingono sino ad 8,000 metri, e tra queste notansi alcune celebri per gli illustri esploratori che vi salirono. La Yassa, il West Trirol, l'Est Trirol, il Naraiani, il Chamlang, il Traslasagar ecc., sono le principali.

La ferrovia parte da Calcutta, e si spinge fino a Dargiling, sopra un'estensione di 580 chilometri, raggiungendo 2,325 metri d'altezza.

Per un tratto di 80 chilometri, sul dosso dei monti, la ferrovia presenta delle pendenze di 4.7 e persino del 5 0[00, ossia una media di circa 28 per mille, con curve di soli 21 metri di raggio.

Oggidì il viaggiatore, che parte da Calcutta e vuol salire l'Imalaia, non impiega che 24 ore, evitando ogni pericolo e colla maggiore comodità del mondo.

Notizie Diverse

Provvedimenti per le inondazioni. — Nella tornata del 17 corrente, è stata approvata dalla Camera dei deputati, dopo breve discussione, la seguente legge per provvedimenti straordidarii in seguito ai danni cagionati dalle piene dei fiumi e torrenti nell' autunno del 1882:

« *Art.* 1. I concorsi e sussidii a carico dello Stato, sia separatamente, sia cumulativamente, sono fissati nella proporzione del cinquanta per cento, cd è fatta facoltà al Governo di dare acconti ed anticipazioni sui medesimi.

« È autorizzata la spesa straordinaria di 10 milioni di lire per far fronte ai lavori di riparazione delle opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria, e per concorsi e sussidii ad opere stradali ed idrauliche provinciali, comunali e consorziali danneggiate dalle piene dell'autunno 1882.

« I lavori di cui sopra sono dichiarati di pubblica utilità.

« *Art.* 2. Per un biennio, dal 1° gennaio 1883, le Provincie ed i Consorzii maggiormente danneggiati dall'inondazione saranno esonerati dai contributi idraulici di 2ª categoria, nella misura e nei modi che saranno determinati con Decreto Reale.

« *Art.* 3. La somma di *dieci* milioni verrà iscritta nel bilancio della spesa del Ministero dei lavori pubblici pel 1882, instituendo con Decreti Reali, per la parte non assegnabile direttamente ai capitali ordinarii, un capitolo apposito sotto il N. 69 *bis*, avente la denominazione: « Spesa per ripara-» zioni straordinarie alle opere idrauliche di 1ª e 2ª cate-» goria, concorsi e sussidii ad opere stradali ed idrauliche » provinciali, comunali e consorziali danneggiate dalle piene » dell'anno 1882 ».

« *Art.* 4. È autorizzata la maggiore spesa di lire un *milione* e *cinquecentomila* sul bilancio del Ministere della guerra per reintegrarle delle somme corrispondenti al prezzo dei viveri ed effetti somministrati e da somministrare ai danneggiati dalle inondazioni e per danni arrecati alle Masse interne dei Corpi di truppa.

« *Art* 5. Nella parte straordinaria del bilancio del Ministero dell'interno per l'esercizio 1882 è autorizzata una maggior spesa di lire sei milioni e cinquecento mila per sussidii ai danneggiati dalle inondazioni.

« Una Commissione, nominata per Decreto Reale, provvederà al riparto ed alla distribuzione dei sussidii, secondo le norme da stabilirsi con regolamento ».

— Questa legge venne approvata anche dal Senato nella seduta del 22 corr., ed allo scrutinio segreto ebbe 69 voti favorevoli, 2 contrarii.

Opere di pubblica utilità. — Con R. Decreto del 7 corr. (*Gazz. Uff*, del 19), è dichiarata opera di pubblica utilità la costruzione delle opere di fortificazioni dello Stretto e piazza di Messina.

Denominazione di Comuni. — Con R. Decreto del 23 novembre p. p. (*Gazz. Uff.* del 19 corr.), il Comune di Porretta (Bologna) è autorizzato ad assumere la nuova denominazione di *Bagni della Porretta*.

Società industriali ed istituti di credito. — Con R. Decreto del 23 novembre p. p. (*Gazz. Uff.* del 23 corr.) è approvato l'aumento del capitale della Società in accomandita per Azioni nominative, avente per iscopo l'acquisto e l'esercizio dello Stabilimento *Ferriera di Vobarno*, stabilita in Milano sotto la ragione sociale *Angelo Migliavacca e Compagni*, portando il detto capitale da L. 1,500,000, diviso in 1500 Azioni da L. 1,000 ciascuna, a L. 2,500,000, diviso in 2,500 Azioni egualmente da L. 1,000.

Onorificenze. — Siamo lieti di annunciare che, in occasione dell'apertura all'esercizio della ferrovia Novara-Pino, su proposta del Ministro dei lavori pubblici, S. M. ha concesso le seguenti onorificenze nell'Ordine della Corona d'Italia, delle quali ci congratuliamo di cuore cogli egregi ingegneri, di cui non abbiamo mancato a suo tempo di fare i ben meritati elogi:

Ufficiale. — Norsa cav. Filippo, ingegnere di sezione.
Cavalieri. — Alessandrini Andrea, ing. espropriatore.
Tenca Giulio, ing. capo della 1ª sezione
Pennacchio Alberto, id. della 2ª id.
Negri Luigi, id. della 3ª id.
Tarra Giuseppe, id. della 4ª id.
Storari Albano, id. della 5ª id.

Venne pure nominato *Cavaliere* il sig. Martinoja Giacomo, sindaco di Laveno, che prestò sempre attiva opera a conciliare gl'interessi del suo paese colle esigenze della costruzione.

Nuovo concorso pel monumento V. E. in Roma. — La *Gazz Uff.* ha pubblicato il programma del nuovo concorso pel monumento nazionale a Vittorio Emanuele in Roma.

Il concorso rimane chiuso alle ore 5 pom. del giorno 15 dicembre 1883.

I progetti non potranno essere consegnati prima del 15 novembre 1883 alla Segreteria della Commissione Reale.

Potranno concorrere gli artisti d'ogni paese. Il monumento sorgerà sull'altura settentrionale del Colle Capitolino, nel prolungamento dell'asse del Corso, ed in prospetto ad esso.

La spianata del monumento sta all'altezza di metri 27 dal piede della scalea. La scalea e la spianata non potranno uscire dai limiti dell'area stabilita.

L'insieme del monumento sarà composto delle seguenti parti:

a) La statua equestre in bronzo di Vittorio Emanuele II, da porsi sulla detta spianata nella linea di prolungamento dell'asse del Corso;

b) Un fondo architettonico, il quale, dovendo servire anche a nascondere gli edificii posteriori, avrà nel mezzo, sulla larghezza di almeno 30 metri, l'altezza di almeno metri 29, e nel rimanente l'altezza di almeno metri 24. Esso si comporrà di un portico, o loggia, o altro partito architettonico, di qualunque forma piaccia al concorrente, tenuto conto anche delle visuali sui fianchi, lasciando però sull'asse una distanza dalla facciata laterale della chiesa non minore di metri 10;

c) Le scalee, che saliranno alla nuova spianata del monumento.

Esposizione mondiale a Roma. — Il Consiglio provinciale di Roma ha approvato all'unanimità, e senza discussione, il seguente ordine del giorno, proposto dal consigliere Aureli, relatore della Commissione di finanza:

« Il Consiglio provinciale, apprezzando il concetto di un'Esposizione mondiale in Roma, che la grandezza di lei e della nostra Italia raffermi, fa voti perchè questo desiderio vivo di tutti si traduca in una felice realtà; a tale scopo, mentre promette al Comitato centrale dell'Esposizione il suo appoggio morale, anche presso i Comuni della provincia per il concorso loro, in pari tempo delibera di concorrervi nella spesa per L. 500,000, il di cui stanziamento si fisserà nei bilanci venturi in rate annue, appena che l'Esposizione mondiale sarà sancita con legge dal Parlamento nazionale ».

Pacchi postali. — Col 1° gennaio 1883, il servizio dei pacchi sarà esteso, non solo a tutti gli Uffizii postali, ma altresì ai Comuni ed alle frazioni di Comune servite da agenti rurali delle Poste. Nello stesso giorno verrà pure attuato il servizio di recapito a domicilio in tutti gli Uffizii postali. La tassa di consegna a domicilio dei pacchi diretti in luoghi dove esistono Uffizii postali è *facoltativa*.

Le condizioni alle quali si accettano pacchi per le località non provvedute di Uffizii postali, servite da agenti rurali, sono le seguenti:

1. Che sull'indirizzo sia indicato il più prossimo Uffizio postale, da cui dipende la località di destinazione del pacco.
2. Che sia pagata anticipatamente, oltre la tassa di spedizione in centesimi 50, quella di centesimi 25 pel recapito a domicilio, dovendo il pacco consegnarsi dagli agenti rurali all'abitazione del destinatario.

Gli Uffizii daranno al pubblico tutte le indicazioni necessarie per la spedizione dei pacchi alle località rurali.

Telegrafia internazionale. — L'Uffizio internazionale di Berna annunzia che le Amministrazioni degli Stati contraenti od aderenti alla Convenzione telegrafica stipulata in Pietroburgo il 10|22 luglio 1875, valendosi della facoltà loro concessa dall'art. 13 della Convenzione stessa, hanno, di comune accordo, modificato l'articolo XIX del regolamento riveduto a Londra, approvato col Regio Decreto del 4 aprile 1880, n. 5377 (serie 2ª), ed esteso alla corrispondenza interna col Regio Decreto 9 maggio 1880, n. 5446 (serie 2ª).

La modificazione suaccennata stabilisce che le tasse dei telegrammi relative a domande di ripetizione, complemento o rettificazione di telegrammi già trasmessi o in corso di trasmissione, sono, quando ne è il caso, restituite soltanto se la comunicazione fu, a richiesta del mittente o del destinatario, fatta *fra Ufficio e Ufficio*, anzichè mediante telegrammi scambiati direttamente fra il mittente e il destinatario o fra uno d'essi e rispettivamente l'Ufficio destinatario o mittente.

Quindi tali tasse non si restituiranno altrimenti, se la comunicazione sarà stata fatta fra il mittente ed il destinatario o fra uno di essi ed un Uffizio telegrafico.

Cavo sotterraneo da Parigi a Marsiglia. — Il collocamento del filo telegrafico, che metterà in comunicazione diretta Marsiglia colla Capiale francese, è spinto innanzi rapidamente: 250 uomini sono attualmente occupati sulla sponda destra del Rodano, seguendo la strada per quanto è possibile.

Il cavo è contenuto in un tubo di ferro fuso, posto ad una profondità di m. 1.50, le giunture dei tubi essendo coperte con guarniture di cautciouc e anelli di piombo. Ad ogni 500 metri, il cavo passa attraverso una camera di ferro, nella quale è praticato un buco d'uomo, in modo da poter essere visitata.

Ad ogni 100 yards circa, i tubi sono connessi mediante scatole di ferro, le quali permettono anche ai fili di essere visitati e riparati. — La spesa dell'intero lavoro è stimata a quaranta milioni di franchi. Quando questa linea (la quale può dirsi attraversare la Francia in tutta la sua lunghezza) sarà terminata, si pensa di riunirla alla Transatlantica ed ai cavi del Mediterraneo.

Mare interno nell'Africa. — Un telegramma da Parigi, 24, reca:

Al banchetto datogli all'*Hôtel Continental* dagli imprenditori dei lavori pubblici, Lesseps dichiarò che l'iniziativa privata ha ripreso il progetto pel mare interno nel Sahara, abbandonato dal Governo. Il capitale necessario è già stato raccolto dalla Società all'uopo costituita, ed il capitano Roudaire, autore del progetto, partirà domani per la Tunisia.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

La situazione non si è mutata nella scorsa settimana a riguardo dei valori ferroviarii, i quali continuarono a tenersi quasi tutti sul nominale. Le Azioni della Società delle Meridionali mantennero il prezzo di 462 circa; le Obbligazioni quello di 279.75; i Boni stazionarii sul 542. Le Palermo-Trapani, prima emissione, quotate a 270; la seconda emissione a 266; le Pontebbane a 426; le Lombarde a 291.50; le Gottardo a 567; le Azioni Romane a 111.50; le Sarde, serie A, a 267; la serie B a 270; la serie C a 267.

Parigi negoziò le Azioni Lombarde a 288.75; le Obbligazioni a 288 e 287; le Obbligazioni Vittorio Emanuele a 275.

ESTRAZIONI

Canale Cavour — La Direzione generale del Debito pubblico ha notificato la 17ª estrazione annuale, eseguita in Roma il 16 dicembre 1882, delle Obbligazioni da lire 500 della Compagnia generale dei Canali d'irrigazione italiani (Canale Cavour), passate a carico dello Stato in seguito alla Convenzione 24 dicembre 1882, annessa alla legge 16 giugno 1874, n. 2002 (serie 2ª).

(Seguono i numeri delle 1240 Obbligazioni estratte per l'esercizio 1882 in ordine progressivo).

Le suddette Obbligazioni cessano di essere fruttifere col dicembre corrente, ed il rimborso del corrispondente capitale col pagamento del relativo premio in complessive lire 586.80, già dedotta la tassa di ricchezza mobile sul premio, avrà luogo a cominciare dal 1° gennaio 1883, in seguito a regolare domanda e contro restituzione delle Obbligazioni corredate delle cedole semestrali dal n. 41 (1° luglio 1883) e seguenti.

Ferrovia di Cuneo — La stessa Direzione generale ha notificato la seguente distinta delle Obbligazioni della Ferrovia di Cuneo comprese nella 47ª estrazione, seguita in Roma il 15 dicembre 1882 in ordine progressivo (Regio Decreto 23 dicembre 1859 e legge 5 maggio 1870).

53 della 1ª emissione (5 0[0]) da L. 400 cadauna
(Creazione 26 marzo 1855).

610	872	1190	1963	2577	2672	2705	2914
3777	3940	4024	4440	4722	4780	4951	5037
5267	5457	5553	5923	6098	6302	6350	6754
7414	7540	7848	8009	8088	8113	8297	8361
8771	8505	8703	8709	9070	9113	9139	9823
9868	10030	10114	10251	10455	10506	10544	10560
10622	10694	10726	10775.				

36 della 2ª emissione (3 0[0]) da L. 500 cadauna
(Creazione 21 agosto 1857).

324	944	1235	1279	1668	3927	4000	4436
4627	4830	5188	6191	6209	6210	6937	7024
7489	7613	8122	8270	8647	9115	9268	9336
9751	9843	10103	10849	10868	11154	11275	11447
11456	12228	12393	15159.				

Le suddette Obbligazioni cesseranno di fruttare a beneficio dei possessori col 31 dicembre 1882, e dal 1° gennaio 1883 avrà luogo il rimborso del corrispondente capitale mediante restituzione delle Obbligazioni stesse, munite delle cedole (vaglia) non maturate al pagamento, cioè quelle di 1ª emissione colle cedole dal n. 56 al n. 120, e quelle di 2ª emissione colle cedole dal n. 52 al n. 90.

Ferrovia Torino-Ciriè-Lanzo — Obbligazioni estratte dal Consiglio d'amministrazione in seduta del 16 dicembre.

Biglietti decimali estratti:

dal N.	271	al N.	280
»	451	»	460
»	1091	»	1100
»	1801	»	1810
»	1481	»	1490
»	1851	»	1860
»	2651	»	2660

CONVOCAZIONI.

Banca agricola industriale di Alessandria — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 7 gennaio p. v in Alessandria (locale della Banca Nazionale), per lo scioglimento anticipato della Società e per provvedimenti relativi.

Società italiana di lavori pubblici — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria e straordinaria pel giorno 15 gennaio p. v. in Torino (via Ospedale, 28), per la relazione del Consiglio d'amministrazione e dei censori; per approvazione del bilancio 1882, per la proposta di modificazioni allo statuto sociale, e per la nomina di amministratori e sindaci.

DIVIDENDI e PAGAMENTI

Banca Tiberina — Dal 2 gennaio p. v., si pagherà agli azionisti l'interesse 5 0[0] sulle Azioni, mediante presentazione della cedola N. 11: in Torino, alla sede della Banca (via S.ª Teresa, 11); in Roma, alla rappresentanza sociale; ed in Genova, all'Agenzia del Banco Sconto e Sete.

Unione Banche Piemontese e Subalpina — Dal 2 gennaio p. v., si pagheranno in L 6.25 per Azione, contro ritiro del vaglia N. 3, gl'interessi per l'anno 1882: in Torino, alla sede della Banca (piazza Castello, 25); in Milano ed altrove presso le Banche autorizzate.

Società Ferrovia Meridionale-Austriaca (già Ferrovie Lombardo-Venete — Dal 2 gennaio p. v., si pagheranno in fr. 6.50 netti gl'interessi per le Obbligazioni, in biglietti consorziali ad a corso legale, delle serie A, C, O, K, H, I, D, S. T, P, Z, V, M, U: In Torino presso la Banca Fratelli Nigra.

Credito Torinese — Dal 4 gennaio p. v. si pagherà agli azionisti, alla Cassa dell'istituto (via Maria Vittoria, 10) il vaglia N. 1 per l'interesse maturato il 31 dicembre corr. in L. 6.25 per Azione.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*).*

Il 2 gennaio p. v., presso la Direzione d'artiglieria dell'Arsenale di costruzione in Torino, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di chilog. 15,310 di acciaio naturale,

per l' importo complessivo di L. 12,248. Consegna entro 40 giorni. Deposito cauzionale L. 1,300 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione medesima, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di chil. 28,800 di ferro in verghe diverse, per l'importo complessivo di L. 17,280. Consegna come sopra. Deposito cauzionale L. 1,800 come sopra.

— Il 4 detto mese, presso la Prefettura di Napoli, si terrà un' asta per l' appalto della sistemazione con muri di sponda di altro tronco del torrente Purgatoria, precedente a quello già esistente a monte delle strada di Ottaiano, ed in parte del tronco a valle fino a Santa Maria del Pozzo, per il complessivo importo di L. 68,090. Lavori da eseguire entro 18 mesi. Deposito interinale L. 5,000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambedue in denaro o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Spezia, si terrà un' asta per l' appalto della costruzione di una strada rotabile, che, distaccandosi dalla militare Cappuccini-Sarbia-Castellazzo in un punto presso Sarbia, e passando a sud della chiesa di Marinasco, conduce alla strada militare Foce Villegi presso Spezia, per l'importo di L. 134,500. Lavori da eseguire in giorni 450 dalla consegna. Deposito cauzionale L. 13,500 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Rovigo, si terrà una 2ª esta (deserta la 1ª) per l' appalto dei lavori di rialzo ed ingresso dell' argine destro d' Adige nei tronchi III e IV della sezione 2ª in Comune di S. Martino di Venezze, per il presunto importo di L. 68,730. Lavori da eseguire entro 120 giorni dalla consegna. Deposito interinale L. 3,500, cauzione definitiva egnale al prezzo di delibera, ambedue in valuta legale o rendita D: P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Palermo, si terrà un' asta per l' appalto della sistemazione del 1° tronco della strada provinciale dai Leoni della Favorita a Terrasini, della lunghezza di m. 2,546, per il presunto importo di L. 79,100. Lavori da eseguire entro 9 mesi dalla consegna. Deposito interinale L. 3,350, cauzione definitiva lire 6,700, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Avellino, si terrà un' asta per l' appalto della costruzione delle strada obbligatoria di Caposele, divisa in 2 tratti. il 1° dalla provinciale Materdomini al ponte Sele, della lunghezza di m. 1387; il 2° dal ponte Sele alla piazza Plebiscito, della lunghezza di m. 467.10; per la somma complessiva di L. 62,404.66. Deposito interinale L. 6,500 in numerario o rendita D. P.

— Il 5 detto mese, presso il Municipio di Corigliano Calabro, si terrà una 3ª asta (deserte le prime) per l' appalto della costruzione del Camposanto definitivo, per l' importo di L. 50,145.93. Deposito interinale L. 2000, cauzione definitiva L. 4,000, ambedue in numerario o rendita D. P.

— L' 8 detto mese, presso il Municipio di Canosa (prov. di Chieti), si terrà un' asta per l' appalto dei lavori di basolamento e sistemazione delle strade interne della città, per l'importo complessivo di L. 536,000. Deposito interinale eguale al 20° del prezzo d' appalto ed al 10° per quello di delibera, ambidue in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Lecce, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l' appalto della quadriennale manutenzione (1883-86) delle gettate del Forte a mare e della Bocca di Puglia nel porto di Brindisi. Deposito interinale L. 3,400, cauzione definitiva eguale alla metà dell' annuo canone deliberato, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Patrica (prov. di Roma), si terrà un' asta per l' appalto della sistemazione di 10 tronchi di strade interne, per la complessiva somma di L. 47,185.05. Lavori da eseguire entro due anni dalla consegna. Deposito interinale L. 4,718.50, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Padova, si terrà un' asta per l' appalto della sistemazione del tratto d'argine sinistro d' Adige, in volta Marice e Drizzagno Marice, in sezione III, in Comune di Cavarzere, per la presunta somma di L. 76,630. Lavori da eseguire entro giorni 120. Deposito cauzionale L. 3,000 in rendita D. P., oltre L. 800 in valuta legale per spese d' asta e contratto.

— Sino al mezzodì del 9 detto mese, presso la Direzione delle costruzioni navali del 1° dipartimento marittimo (Spezia), si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l' appalto della fornitura di legname abete del Baltico o del Nord-America, sul prezzo complessivo di L. 131,665.14, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito cauzionale lire 14,400 in numerario o rendita D. P.

— L' 11 detto mese, presso il Municipio d' Alba, si terrà un' asta per l' appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria detta delle Serve, per il presunto importo di lire 64,808.54. Deposito interinale L. 3,500.

— Il 13 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Cagliari, si terrà un' asta per l' appalto della novennale manutenzione (dal 1° aprile 1883 al 31 marzo 1892) del tronco della strada nazionale Orientale, compreso fra il Circolo dell' Annunziata in Cagliari ed il punto di diramazione per Tortolì presso S.ª Lucia di Serri, della lunghezza di metri 56,424, per la presunta annua somma di L. 37,960. Deposito interinale L. 2.000, cauzione definitiva eguale ad una metà dell' annuo canone deliberato, ambidue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero e la Prefettura suddetti, si terrà un' asta per l' appalto della novennale manutenzione (come sopra) del tronco della strada nazionale da Cagliari a Porto Botte, compreso fra l' uscita dalla città di Iglesias ed il Golfo di Palmas, della lunghezza di m. 38,000, per la presunta annua somma di L. 17,850. Deposito interinale L. 1,500, cauzione definitiva come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero e la Prefettura medesimi, si terrà un' asta per l' appalto della novennale manutenzione (come sopra) della strada nazionale da Cagliari ad Oristano, della lunghezza di m. 40,085, per la presunta annua somma di L. 23,925.92. Deposito interinale L. 1,100, cauzione definitiva eguale alla metà dell' annuo canone deliberato, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Il 15 detto mese, presso il Ministero e presso la Prefettura suddetti, si terrà un' asta per l' appalto della novennale manutenzione (dal 1° aprile 1883 al 31 marzo 1892) del tratto della strada nazionale Villamar a Nurallao, compreso fra la diramazione della provincia per Ussaramanna e l' incontro della strada nazionale centrale presso Nurallao, della lunghezza di m. 23,479, per la presunta annua somma di L. 15,000. Deposito interinale L. 1,000, cauzione definitiva eguale alla metà dell' annuo canone deliberato, ambedue in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Palermo, si terrà un' asta per l' appalto della novennale manutenzione (come sopra) del tronco della strada nazionale Termini-Taormina, compreso fra Caltavuturo e Petralia Sottana, per la presunta annua somma di L. 29,970. Deposito interinale L. 1,800, cauzione definitiva eguale alla metà dell' annuo canone deliberato, ambedue in numerario o rendita D. P,

— Nello stesso giorno, presso il Ministero e presso la Prefettura suddetti, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale Termini-Taormina, compreso fra Petralia Sottana ed il torrente Cannella, della lunghezza di m. 24,711, per la presunta annua somma di L. 26,200. Deposito interinale L. 1,400, cauzione definitiva eguale alla metà dell' annuo canone deliberato, ambedue come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il sudd. Ministero e presso la Prefettura di Catanzaro, si terrà un' asta per l' appalto della costruzione del ponte sul fiume Neto e relative rampe d' accesso, lungo la strada nazionale Silana, da S. Gio. in Fiore a Cutro, per la presunta somma di L. 294,000. Lavori da eseguire entro 30 mesi dalla consegna. Deposito interinale lire 15,000, cauzione definitiva L. 40,000, ambidue in numerario o rendita D. P.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

ANNUNZI

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

In coerenza a deliberazione del Consiglio d'Amministrazione di queste Strade ferrate, si rende noto a chiunque possa avervi interesse che, a tenore degli articoli 50 e 59 dello Statuto della Società per le Strade ferrate del Monferrato, il giorno 22 gennaio 1883, alle ore 1 pomeridiane, in una delle sale del padiglione Sud-Est della Stazione di Torino, Porta Nuova, si procederà alla **nona** estrazione a sorte delle **Azioni** privilegiate della linea **Cavallermaggiore-Bra**, ed alla **diciassettesima** estrazione a sorte delle **Obbligazioni** della linea **Cavallermaggiore-Alessandria.**

Le quantità da ammortizzarsi mediante estrazione nell'anno 1883, sono di 26 Azioni e di 87 Obbligazioni, ed il relativo rimborso avrà luogo alla pari, in valuta legale, a cominciare dal giorno 1° luglio 1883.

Milano, 16 dicembre 1882.

IL DIRETTORE DELL'ESERCIZIO.

SOCIETÀ GENERALE IMMOBILIARE

di Lavori di Utilità Pubblica ed Agricola

Il Consiglio d'Amministrazione previene i signori Azionisti che a partire dal 3 gennaio pross. si pagheranno loro, verso ritiro della Cedola N. 3, L. **7.50** per ogni Azione liberata di L. 250, ammontare dell' interesse pel 2° semestre dell' esercizio in corso in ragione del 6 0[0] all' anno.

I pagamenti saranno eseguiti:

Roma, **Firenze**, **Torino**, **Genova** — presso la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
Milano presso la Ditta Giulio Belinzaghi.
Venezia presso la Banca Veneta di Depositi e Conti correnti.
Parigi presso la Banque de Paris et des Pays-Bas al cambio di giornata.

Roma, 20 *dicembre* 1882.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

VENDITA DI MATERIALI FUORI D'USO

Di conformità ad Avviso esposto al Pubblico nelle principali Stazioni e Città della Rete, si previene che l'Amministrazione dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione, mediante gara, di materiali fuori d'uso che si trovano depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA, PISTOIA e SAMPIERDARENA.

Chiunque desideri fare acquisto di una o più partite dei materiali stessi, potrà avere le necessarie informazioni e ritirare gli stampati necessari, rivolgendosi, da oggi a tutto il giorno **3 gennaio p. v. al più tardi**, ai Capi di Magazzini suindicati o delle Stazioni di GENOVA, BRESCIA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE.

Milano, 13 Dicembre 1882.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

SOCIETÀ GENERALE

DI CREDITO MOBILIARE ITALIANO

Il Consiglio d'Amministrazione, in conformità dell'art. 48 degli Statuti sociali, ha deciso di distribuire alle azioni liberate di L. 400 l'interesse del 2° semestre 1882 in L. 12 italiane per azione.

I pagamenti si faranno contro il ritiro della cedola N. 36, a cominciare dal 5 gennaio pross.

In **Firenze**
» **Torino**
» **Roma**
» **Genova** — presso la sede della Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.

» idem	» la Cassa Generale.
» idem	» la Cassa di Sconto.
» **Milano**	» la Banca di Credito Italiano.
» **Parigi**	» la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.

NB. Il pagamento a Parigi delle suddette L. 12 per Azione, sarà fatto al cambio che verrà giornalmente indicato presso la suddetta Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.

Firenze, 25 *dicembre* 1882.

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE

STRADE FERRATE MERIDIONALI

Si notifica ai signori Azionisti che, a partire dal 1° gennaio prossimo, le sottoindicate Casse sono incaricate di pagare la

Cedola XXV (Coupon) di L. 12.50

delle Azioni vecchie per il semestre d'interesse scadente il 31 dicembre corrente:

a **Firenze** la Cassa Centrale della Società.
» **Ancona** id. dell'Esercizio id.
» **Napoli** id. id. id.
» **Milano** il signor Giulio Belinzaghi.
» **Torino** la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
» **Roma** id. id. id.
» **Livorno** la Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
» **Genova** la Cassa Generale.
» **Venezia** i signori Jacob Levi e figli.
» **Parigi** la Società Generale di Credito Industriale e Commerciale }
» **Ginevra** i signori Bonna e C. } al cambio che sarà ulteriormente stabilito.
» **Londra** id. Baring Brothers e Comp. }

Parimenti al 1° Gennaio prossimo saranno rimborsate, unicamente presso l'Amministrazione Centrale della Società in Firenze, le **Azioni estratte al 13.° Sorteggio** del 15 volgente, cessando le medesime di essere fruttifere.

Ogni portatore di Azioni estratte riceverà all'atto del rimborso la Cartella di godimento al Portatore, di cui all'Art. 54 degli Statuti Sociali.

Ai portatori di Certificati interinali di Azioni di nuova emissione (1881) liberate, sarà inoltre pagata in L. 11.25 la Cedola N. 3 per il semestre interessi 5 0[0, scadente a detta epoca, sul complessivo importo dei versamenti in L. 450 a saldo.

Firenze, 19 dicembre 1882.

LA DIREZIONE GENERALE.

SOCIETÀ ANONIMA
DELLE FERROVIE

MILANO-SARONNO E MILANO-ERBA

Si prevengono i signori possessori di Obbligazioni che il *coupon* numero 8, di L. 7.50 in oro, pel secondo semestre 1882, sarà pagato in Milano dalla Banca di Milano, sita in via Alessandro Manzoni, numero 12, incominciando dal 1° gennaio prossimo venturo.

Milano, addì 15 dicembre 1882.

LA DIREZIONE.

TORINO, 1882

Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*

Via Finanze, 13.